Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2002
51. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

Tests

LÜCKE GEFÜLLT:
G2000 von Mehano

UNGENEIGT:
ICE-TD 605 von Roco

Einst Groß-Bw: Leipzig Wahren
Heines Columbus und Junger Pionier

Darmstadts 65er-Generation
Neubaulok vor Umbauwagen

Joester Erzgebirgs-Motive
Zweimal Null-Spur

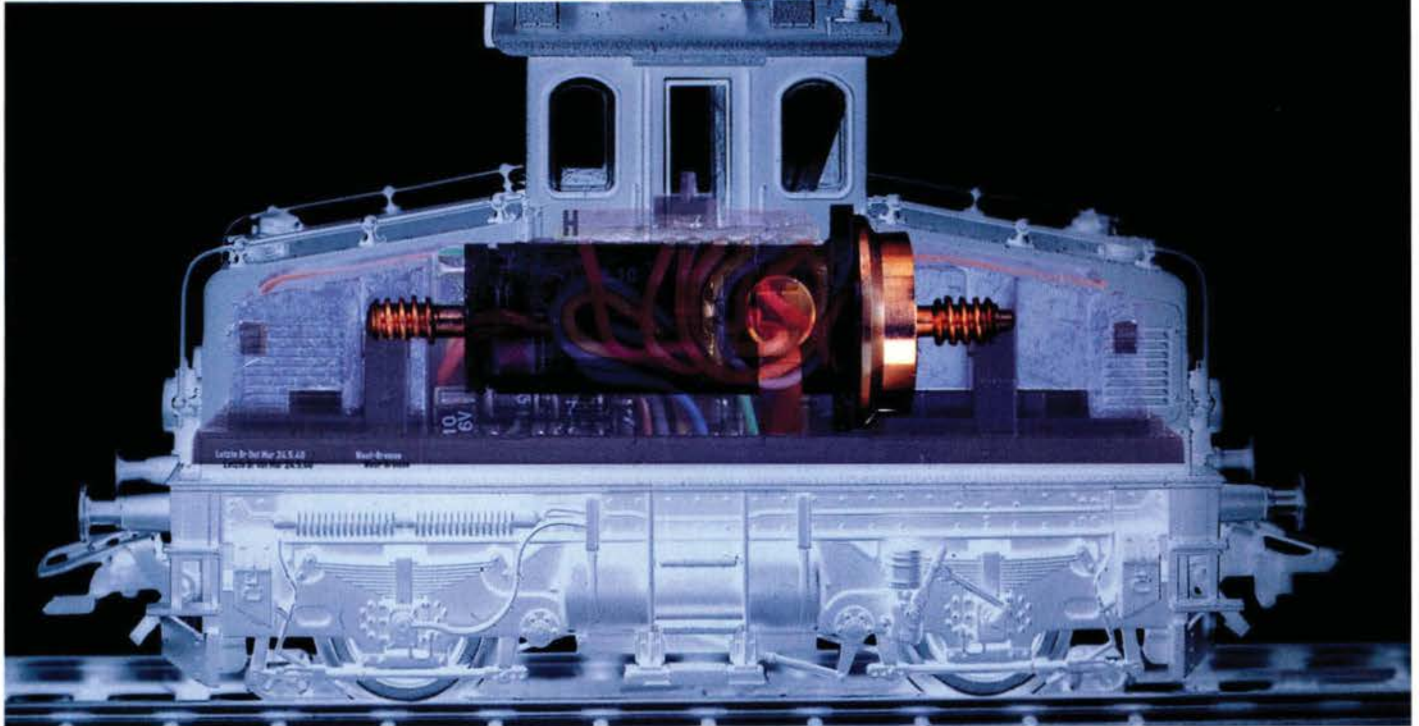
Präzision auf Ilm-Gleisen
Weidenhammers Handarbeit

Dampferlebnis Steilstrecke

Rennsteig-Hirsch röhrt wieder

Vereinsinitiative im Thüringer Wald

Die ewige Pauline



Während der Passionsfestspiele 1910 hatte Pauline ihren ersten großen Auftritt, und seit dem bediente die kleine bayerische Lokalbahnlok LAG 2 die Strecke Murnau-Oberammergau – mit kurzem Zwischenspiel in Heidelberg. Erst 1982 wurde sie ausgemustert, nach 72 Dienstjahren. So etwas überstehen, abgesehen vom Lokführer, nur wenige – wie Pauline. Unser Modell ist mit Fahrgestell und Gehäuse aus wertbeständigem Metall ähnlich solide gebaut. In dem nur 85 mm (inklusive Puffer) kurzen Maschinchen finden Platz: 1 Hochleistungsantrieb mit Spezialmotor und Schwungmasse, 1 Digitaldecoder, 1 freier Führerstandsdurchblick, 2 kulissengeführte Kurzkupplungen. Damit Sie sehen, dass auch wirklich alles drin ist, zeigen wir Ihnen unsere Pauline wie im Röntgenbild: ein ungewöhnlich liebevoll und detailreich umgesetztes Modell für Ihre Passion und Spiele auf Ihrer Anlage.



H0-Modell der Baureihe E 69 „Pauline"



Vorbild ist die DRG-Ausführung der Epoche II

Modell-Merkmale:
- *Fahrwerk und Gehäuse aus Metall*
- *Motor mit Schwungmasse*
- *Kurzkupplungen mit Kulissenführung*
- *umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb*
- *freier Blick durchs Führerhaus*
- *angesetzte Griffstangen*
- *mit Control Unit 6021 schaltbar: Spitzenbeleuchtungen, Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung*



42

Durchgesetzt

In Hongkong, Nabel der modernen Welt, fahren noch immer 80 Jahre alte Trams.

Aufgestiegen

Der Verein Dampflokfreunde mittlerer Rennsteig fährt wieder auf der Steilstrecke nach Schmiedefeld. 14





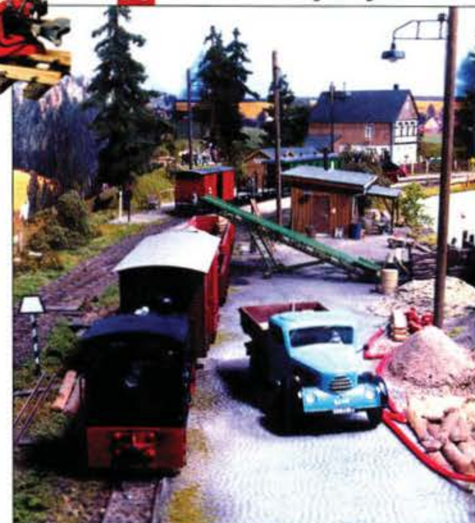
92

Präzisiert

Komplette Eigenbauten sind die vielen Lokomotiven und Wagen von Rolf Weidenhammer in der Spurweite IIm.

Inspiriert

Andreas Irmscher erinnert sich in der seltenen Spur 0 an seine frühere Heimat unweit des Erzgebirges. 98





38

Erinnert

Bis 1971 fuhr die Baureihe 65 in Darmstadt, bevor dort die Dampflokunterhaltung endete.

BAHNWELT AKTUELL

DB MUSEUM

18 201-Präsentation

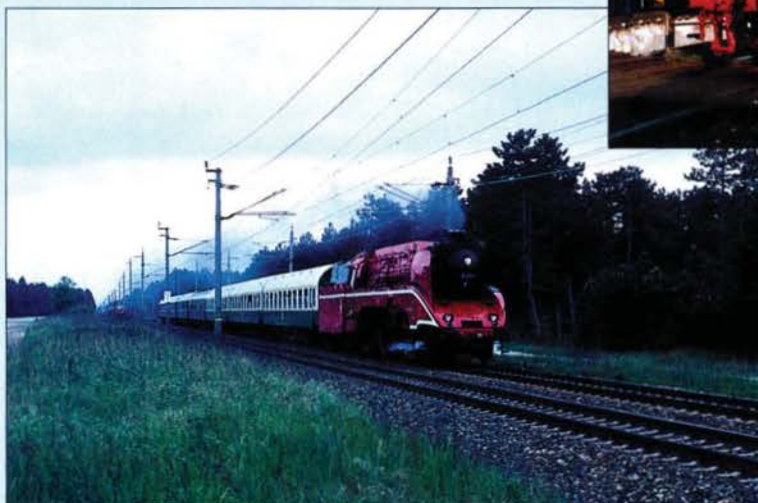
● Seit 30. April 2002 fährt die lange Jahre schnellste betriebsfähige Dampflok der Welt, die 020201-0, ex 18 201, der DR, in einem neuen Farbkleid. Diese Lackierung ist Bestandteil eines Vertrages zwischen dem Salzburger Modellbahnhersteller Roco sowie Dampf plus, dem Betreiber, und dem DB Museum, Eigentümer der Lok. Roco gibt einen Teil vom Verkaufserlös entsprechend lackierter Modelle weiter. Ein Aufkleber auf den Tenderseiten informiert über Sinn und Zweck der Lackierung. Die in Meiningen lackierte Lok wurde am Nachmittag des 30. April 2002 im früheren Bw Nürnberg West, dem heutigen Standort von DB Regio in Nürnberg-Gostenhof, zahlreichen geladenen Gästen präsentiert. Bei der Show wurde bis zuletzt ein Geheimnis um die getroffene Farbwahl gemacht. Die zum Anlass passende Moderatorin, Eva Grünbauer von der Vorher-Nachher-Show auf Neun Live, musste unter Hilfestellung von Dr. Jürgen Franzke, dem Direktor des DB-Museums, einen jugendfreien, weil unvollständigen Strip hinlegen: Unter dem grünen Kleid kam ein rotes zum Vorschein, womit das Farbrätsel gelöst war. Die Farbaufteilung der Lok ist geblieben, allein die vorher grünen Partien sind jetzt rot lackiert. Es handelt sich um ein etwas helleres Rot als das Fahrwerksrot. Tenderoberteil und Rauchkammer sind weiterhin schwarz. Der Zusatztender ist immer noch grün lackiert. Die neue Farbgebung fand in den ersten Wochen nur geteilte Zustimmung. Die Lok wird nach spätestens einem Jahr wieder grün lackiert. Dabei ist vorgesehen, den etwas dunkleren Grünton zu treffen, der bis Ende der 80er-Jahre Bestand hatte. Ihre ersten Fahrten führten die 18201 nach Österreich. Die angedachten Schnellfahrten in Erinnerung an das österreichische Bahnjubiläum 1987, bei dem 18201 mit 162,5 km/h am 10. Oktober 1987 den österreichischen Geschwindigkeitsrekord für Dampflokomotiven aufstellte, fanden allerdings nicht statt.


Foto: Heilmann

Auf dem Weg nach Österreich macht der rote Dampfer am 1. Mai Station in der Drei-Flüsse-Stadt Passau.


Foto: Förster

Am Tag des Roll-Outs, lässt sich die markante Maschine auf der Drehscheibe in Nürnberg bewundern.


Foto: Haslebner

18201 mit ihrem Sonderzug 32598 bei Wiener Neustadt am 5. Mai 2002 während der Parallelfahrt mit einem von einem Taurus bespannten weiteren Sonderzug.

SIEMENS

Desiro???

● Sieht so tatsächlich ein Desiro aus? Würde Siemens es nicht versichern, man glaubte es kaum. Am 24. April hatte der erste Desiro-UK Roll-Out bei Siemens Transportation Systems (STS) in Wegberg-Wildenrath. Insgesamt umfasst der Auftrag 1200 Wagen im Wert von 2,5 Milliarden Euro, und so handelt es sich um die größte Einzelbestellung, die STS jemals erhielt. Eingesetzt werden die neuen Züge, die als Class-450-Fahrzeuge mit einer Länge von 20 Metern in vier- und fünfteiligen Varianten ausgeliefert werden, südwestlich von London. Betreiberbahngesellschaft ist South West Trains, finanziert werden die Fahrzeuge von der Leasinggesellschaft Angel Trains.


Foto: Emersleben

Desiro-UK 450001, typisch britisch mit den Stirnübergängen, am 23. April in Wegberg-Wildenrath.

DB AG

Lehrter Stadtbahnhof

● So langsam wird es ernst für den alten Lehrter Stadtbahnhof. Obwohl die endgültige Ausgestaltung des neuen Bahnhofs nach wie vor unklar ist, wird die Verschwenkung der Fernbahngleise in die neue Station vom 16. bis zum 21. Juni stattfinden. In der darauffolgenden Woche werden dann auch die S-Bahngleise in den neuen Bahnhof fertiggestellt. Da in dieser Umbauphase ein Einsatz der Stromschienenzüge der Berliner S-Bahn nicht möglich sein wird, war ursprünglich an einen Einsatz von Zügen der Baureihe 420 gedacht. Diese sind ja inzwischen durch Neubauten in größerer Anzahl frei geworden. Mangels für diese Baureihe geschulten Personals werden jetzt voraussichtlich lokbespannte Wendezüge mit x-Wagen aus dem Ruhrgebiet eingesetzt. Als Bespannung sind Lokomotiven der Baureihe 143 vorgesehen. Die S-Bahnreisenden werden im neuen Bahnhof zunächst mal im Regen stehen: Nachdem zuerst das Hallendach des neuen Bahnhofs gegenüber den ursprünglichen Planungen um 140 Meter gekürzt wurde, scheint es nun Probleme mit dem Investor für die sogenannten Bügelbauten zu geben, welche den S-Bahnbereich überdachen sollten. Unmittelbar nachdem keine Züge mehr in den alten Bahnhof fahren, soll mit dem Abbruch des historischen Gebäudes aus dem Jahr 1888 begonnen werden. Die Fernverkehrszüge werden den neuen Bahnhof vorerst ohne Halt durchfahren. Dessen endgültige Inbetriebnahme ist zur Fußballweltmeisterschaft 2006 vorgesehen.



Foto: G. Habermann

Seit Jahren das größte Loch Berlins. Hier versickert noch mancher Euro, bevor das neue Drehkreuz in Betrieb geht. Der alte Bahnhof wird in jedem Fall verschwinden.

DB-AG-BILANZPRESSEKONFERENZ

Dick in den roten Zahlen

● Der Umsatz wächst, die roten Zahlen wachsen auch. Insgesamt blickt der Bahnvorstand dennoch auf eine positive Entwicklung im Jahr 2001 zurück. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wuchs um 0,1 Prozent und erreichte damit das höchste Niveau seit der Bahnreform, wozu vor allem der Personennahverkehr beitrug, der um 2,5 Prozent zunahm. Im Güterverkehr waren die Zahlen rückläufig, was unter anderem mit der verschlechterten Gesamtkonjunktur begründet wurde. Der Gesamtumsatz betrug 15,7 Milliarden Euro und erhöhte sich damit um 1,7 Prozent, die Mitarbeiterzahl sank um 3,7 Prozent auf 214 371. Interessanter sind jedoch die nackten Zahlen: So sank das betriebliche Ergebnis um 403 Millionen Euro und ergibt für das Jahr 2001 ein Gesamtminus von 204 Millionen Euro, nachdem im Vorjahr noch ein Plus von 199 Millionen Euro zu Buche geschlagen war.

Punktentscheid über Sieg oder Niederlage

Wir sind ein Volk von Sammlern und Sammlerinnen, keine Frage. Ob Fußballbilder, Briefmarken, Kruse-Puppen oder Modellbahnen, ob Wandteller, Bierkrüge, alte Trecker oder Baseball-Mützen, es gibt so gut wie nichts, was hiesigem Sammeleifer widersteht. Apfelmus vielleicht, doch selbst dafür soll es Gegenbeispiele gegeben haben.



Dr. Karlheinz Haucke

Auch Sammelpunkte haben Tradition, nicht nur die in Flensburg. Solch immer noch epidemische Passion ließ selbst die DB-AG-Chefetage nicht eher ruhen und rasten, als bis der „bahn.comfort"-Punkt entdeckt war.

Während sich die Bahn selbst bereits zum Sieger nach Punkten erklärt, weil bereits mehr als eine halbe Million ihrer Kunden seit dem 15. April mit dem Neinsagen Schwierigkeiten hat, fragt man sich doch angesichts der Belohnung für Punktsammel-Fans, ob es nicht besser gewesen wäre, für 1000 Punkte eine Bilderserie mit den Konterfeis der Bahnmanager, natürlich inklusive Sammelalbum, aufzulegen und für 2000 Punkte einen handsignierten Interregio- oder Speisewagen auszuloben.

Wer jemals auf einem Bahnhof strandet, darf ziemlich sicher sein, dass gerade dort keine Vip-Lounge zum kostenlosen Zutritt einlädt. Und die markierten Parkplätze an ausgewählten Standorten sind garantiert auch ganz woanders. Einmal abgesehen davon, dass DB-Nachtzug-Benutzer offenbar noch immer durchs Sammelraster fallen: Ausgeschlafene reisen eben nachts.

Merke: Was nichts kostet, taugt gelegentlich tatsächlich nichts!

Bahnwelt AKTUELL



Re 460 040, dritte SBB-Jubiläumslok, steht am 25. April 2002 im Bahnhof Chavornay. Die gelbe Seite wurde vor laufender Kamera vom französischen Künstler Ibara während der Fernsehgala in Olten bemalt.

Foto: Armin Schmutz

SBB

Das ferngesehene Bahnjubiläum

● Programmgemäß fand am 20. April 2002 der größte der wenigen Jubiläumsanlässe zur 100-Jahrfeier der SBB statt. Zur vom Schweizer Fernsehen im SBB-Industriewerk Olten mit viel Aufwand produzierten Fernsehgala waren aber ausschließlich VIPs aus politischen, Wirtschafts- und kulturellen Kreisen eingeladen. Wer nicht dazu gehörte, musste wohl oder übel mit dem Fernsehapparat vorlieb nehmen. Moderatorin Sandra Studer führte in gekonnter Art und Weise durch die Sendung, unterhielt sich mit den Stargästen Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, sowie mit Bundesrat Moritz Leuenberger und ließ immer wieder Raum für Einspielungen historischer Filme oder aktueller Aufnahmen, witzig präsentiert durch Kabarettist René Rindlisbacher. Pepe Lienhards Big Band sorgte für die musikalische Auflockerung und am Schluss der Sendung dekorierte der französische Kunstmaler Ibara vor laufender Fernsehkamera die dritte SBB-Jubiläumslokomotive, die Re 460 040, mit seinen lebendig wirkenden Strichfiguren. Blieb noch die Taufe dieser Maschine auf den Namen „Helen Lüthi", Siegerin aus fünf filmisch erzählten wahren Liebesgeschichten aus dem Bahnwagen. So ganz ohne Volk ging die Sache allerdings nicht. Auf dem grauen Markt wurde bald der Fahrplan von zwei Dampffahrten gehandelt. Am 20. April 2002 dampfte nämlich die ehemalige Gotthardlok C5/6 2978 mit zwei Einheitswagen von Delémont über Basel in Richtung Frick und Brugg nach Arth Goldau. Dort wurden die historischen Reisezugwagen samt Ae 3/6 I 10700 als Heizlok beigestellt, um die geladenen Gäste zur Fernsehgala nach Olten zu führen. Gleichzeitig dampfte von Zürich die A 3/5 705 als Lokzug (!) nach Biel, um von dort aus ebenfalls einen Gästezug nach Olten zu ziehen. Ohne weitere Funktion bei der Jubiläums-Gala kehrten die zwei Lokomotiven abends ohne Passagiere in ihre Stammdepots Delémont und Zürich zurück. Und so kamen wenigstens die zahlreichen Eisenbahn-Paparazzi doch noch auf ihre Rechnung.



Gästezug mit der Dampflok C5/6 2978 bei Schönenwerd mit historischen Wagen und der Ae 3/6 I 10700 als Heizlok am Schluss des Zuges.

Fotos (2): Armin Schmutz

PEG

772 001 fährt wieder

● Die LVT-Triebwagengarnitur 772 001/972 601 ist wieder betriebsfähig und wird seit Ende April durch den Verein Hafenbahn Neustrelitz e.V. eingesetzt. Seit Juli 2001 waren die Fahrzeuge im Betriebshof Neustrelitz abgestellt. Bereits im Juni 2001 gründete sich der Verein, der das Ziel hatte, die Garnitur dauerhaft zu erhalten und einzusetzen. Dafür nahm man Verhandlungen mit der DB AG auf. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Unterredungen konnte die nunmehr im Besitz von DB Museum stehende Einheit dem Verein zur Betreuung und Aufarbeitung übergeben werden. Am 22. März wurde die Hauptuntersuchung in Neustrelitz abgeschlossen. Die Wagen präsentieren sich wieder in der alten roten Farbgebung und tragen das DR-Nummernschema 172 001/601. Sie sind bei der Prignitzer Eisenbahngesellschaft eingestellt. In den Sommermonaten soll die Einheit regelmäßig auf der Neustrelitzer Hafenbahn eingesetzt werden.



Erster Großeinsatz der restaurierten Triebwagen-Einheit am 4. Mai 2002 im Rahmen einer von den Eisenbahnfreunden Münster bestellten Sonderfahrt rund um Neubrandenburg.

Foto: Schumann

ZWISCHENHALT

Ein schweres Zugunglück ereignete sich am 10. Mai 2002 in Potters Bar unweit der britischen Hauptstadt London. Sieben Fahrgäste fanden den Tod und neun weitere wurden schwer verletzt. Der Unfall ist nur ein weiterer in einer langen Kette von folgenschweren Unglücken auf der Insel, deren Eisenbahnen seit langem wegen mangelnder Sicherheit in der Kritik stehen.

Siegener Kreisbahn und Connex beteiligen sich gemeinsam an der Ausschreibung „Drei-Länder-Eck". Gemeint sind die Strecken Siegen – Au, Siegen – Dillenburg, Siegen – Bad Berleburg und Finnentrop – Olpe mit insgesamt 149 Streckenkilometern.

Das Netz öffnet sich in Italien. Der italienische Netzbetreiber RFI ist nach Genehmigung des Tranportministeriums dem Open Access auf den North-South-Freight-Freeways beigetreten Damit öffnen sich die Tore Italiens für den grenzüberschreitenden Güterverkehr für alle EVU.

Die PEG kaufte weitere 20 Diesellokomotiven. Ein wenig überraschend ist die erworbene Baureihe: Es handelt sich um ehemalige Bundesbahn-221, die Ende der 80er-Jahre nach Griechenland verkauft wurden.

Der überraschend große Erfolg des Interconnex zwischen Gera und Rostock, der in kürzester Zeit in die schwarzen Zahlen fuhr, veranlasste Connex, über den Ausbau des Fernverkehrs sehr intensiv nachzudenken. Drei neue Trassen hat Connex jetzt bei DB Netz angemeldet: 1. Köln – Frankfurt mit Fortsetzung nach Heidel-

SBB

Neue Märklin-Lok

● Am 27. April 2002 schließlich öffnete das SBB-Industriewerk in Biel Tür und Tor. Neben einer kleinen Rollmaterialschau mit unter anderen den SBB-Cargoloks Re482 von Bombardier und der für den Deutschlandverkehr hergerichteten Re 4/4 II faszinierte vor allem der Blick hinter die Kulissen des Industriewerkes, zuständig für den Unterhalt von Diesellokomotiven und Güterwagen. Bei einer Sammlerbörse waren allerlei Artefakte aus früherer SBB-Zeit zu ergattern. Märklin nutzte den Anlass, die vierte Werbelok der fünfteiligen Serie Swiss Collection öffentlich zu enthüllen. Kein geringerer als Wolfgang Topp, Geschäftsführer des Modellbahn-Herstellers aus Göppingen, präsentierte die Lok dem Vorsitzenden der SBB-Geschäftsleitung, Benedikt Weibel, sowie dem zahlreich anwesenden Publikum.


Foto: Armin Schmutz

Re 460 033, vierte Märklinlok im Rahmen der fünfteiligen Serie Swiss Collection: Die Enthüllung fand am Tag der offenen Tür im SBB-Industriewerk Biel am 27. April 2002 statt. Im Hintergrund steht Lok Re 460 083, zweite Jubiläumslok 1902-2002, gesponsort von der schweizerischen Post.

SACHSEN-ANHALT

Sonderfahrt



Foto: Mehnert

V60 162 steht mit ihrem Sonderzug aus historischen Wagen abfahrbereit im Dessauer Bahnhof.

● Eine Sonderfahrt führte am 13. April 2002 von Berlin über Dessau nach Ferropolis beziehungsweise Wörlitz. Der mit der 52 8177 geführte P 91292 wurde in Dessau geteilt. Die Dampflok fuhr mit einem Teil des Zuges über Bitterfeld nach Burgkemnitz. Der zweite Teil wurde in Dessau von der AHB-V60 162, die sehr an die DR-Ursprungslackierung erinnert, übernommen und pendelte zweimal zwischen Dessau und Wörlitz. Abends wurden die Züge wieder vereinigt und fuhren als P 91293, von der 52 gezogen, wieder in die Hauptstadt zurück.

berg und Stuttgart, 2. Rostock – Köln über Berlin, Halle, Kassel, Gießen und Bonn, sowie 3. Mönchengladbach – Berlin über Krefeld, Münster, Osnabrück, Hannover und Magdeburg.

In Moçambique ereignete sich am 25. Mai 2002 eine Eisenbahnkatastrophe mit vermutlich fast 200 Toten. Die Unfallumstände waren noch nicht im Detail geklärt, jedoch scheint festzustehen, dass ein Personenzug mit angehängten Güterwagen zu schwer für eine Steigung war. Der Lokführer kuppelte die Güterwagen ab und zog zunächst die Personenwagen den Berg hinauf. Die mit Passagieren vollbesetzten Wagen wurden nur mit Steinen gesichert, lösten sich und rollten das Gefälle hinab, wo sie mit hoher Geschwindigkeit auf die Güterwagen prallten.

Siemens Transportation Systems (TS) erhielt von der rumänischen Staatsbahn SNTCF CFR Calatori den Großauftrag über die Lieferung von 120 Dieseltriebwagen des Typs Desiro. Das Auftragsvolumen beträgt 300 Millionen Euro, außerdem wurde noch eine Option über weitere 104 Fahrzeuge vereinbart.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) können im Gegensatz zur DB AG eine positive Bilanz für das vergangene Jahr vorlegen. Der Gewinn stieg um 124,5 Prozent auf 314 Millionen CHF, wovon allerdings ein Großteil durch das Auflösen von Rücklagen und Beteiligungsverkäufe erzielt wurde. Das reine Betriebsergebnis lag mit 245,7 Millionen CHF um 23,6 Prozent über dem Vorjahr.



Foto: MWB

Die Mittelweserbahn (MWB) hat eine richtig Neue: Die 20. Diesellok, Typ MAK G 1206, ist die erste fabrikneue Maschine des EVU, die beschafft wurde. Im Wesentlichen handelt es sich um eine Serienlok, die für die MWB mit Funkfernsteuerung und Warmhalteeinrichtungen versehen wurde. Bei der MWB verspricht man sich von dem modernen Fahrzeug (V 2101) vor allen Dingen Vorteile in punkto Zukunftsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit.

NAHVERKEHR

Ausschreibungen

● Nach Ansicht der Vergabekammer Düsseldorf sind Nahverkehrsleistungen im Schienenverkehr ausschreibungspflichtig. Sollte sich diese Meinung durchsetzen, hätte das weitreichende Konsequenzen vor allem für die DB AG. Die privaten Anbieter können sich bereits die Hände reiben. Bisher sind 90 Prozent der von den Ländern bestellten SPNV-Leistungen nicht ausgeschrieben, sondern freihändig an die Bahn vergeben worden. Auch das Vergabeverfahren in Sachsen-Anhalt, das mehrere private EVU erregte, wird wohl nochmals überprüft.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Armin Schmutz

Spieglein, Spieglein an der Wand, wer ist die Schönste im ganzen Land? Du, Daylight-Lok der Southern Pacific, bist die Schönste im ganzen Land. Viele Freunde der US-Eisenbahn werden dem zustimmen. Es muss eine aufregende Zeit gewesen sein, als Nordamerikas Luxuszüge mit Volldampf durchs Land zogen. Zum Glück sind heute noch mehrere Exemplare großer Dampfloks in betriebsfähigem Zustand erhalten und ab und zu im Einsatz. Eine dieser Maschinen ist 4449, ehemals bei der Southern Pacific im Einsatz und heute im Besitz der Stadt Portland (Oregon). Lima Locomotive Works notierte folgendes in der Geburtsurkunde der Schönheit: Jahrgang 1941, Gewicht 392 Tonnen, Länge 31 Meter, Treibraddurchmesser 2,01 Meter, Höchstgeschwindigkeit 177 km/h (110 mph). Die ölgefeuerte Daylight-Lok ist eine von 81 Maschinen mit der Bezeichnung GS (General Service), die einst Southern Pacifics renommierte Schnellzüge mit Namen wie Morning-, Noon- oder Sacramento-Daylight durch Kaliforniens schöne Landschaft zogen. Mehrere der Maschinen trugen dabei das rot-orangene Farbkleid. Wir möchten von Ihnen die korrekte amerikanische Schreibweise der Achsfolge (in Zahlen) der 4449 wissen und die allgemeine Typbezeichnung für einen derartigen Radsatz.



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2001 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Die Baureihe V200" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete „Hongkong".Die 20 Exemplare „Die Baureihe V200" haben gewonnen: Kouwenhoven, Marcel, NL-2287 VE Rijswijk; Heiligenhaus, Fr.-K., 07338 Drognitz; Zberg, Viktor, CH-8055 Zürich; Mode, Wolfgang, 97999 Igersheim; Schmitz, Dennis, 49088 Osnabrück; Emmerich, Wolfgang, 69245 Bammental; Krauth, Gerhard, 71554 Weissach i. T.; Lotze, Gerd, 01069 Dresden; Munk, Werner, 12049 Berlin; Darilek, Dieter, A-1200 Wien; Gorlt, Burkhard, 16321 Bernau; Dorner, Roland, 71336 Waiblingen; Dewar, Nils, SE-27151 Ystad/Schweden; Stölzel, Bernd, 04159 Leipzig; Harms, Günther, 22393 Hamburg; Fritzsche, Alfred R., 63808 Halbach; Böttger, Rainer, 07629 Hermsdorf; Büllesfeld, Horst, 92637 Weiden/Oberpfalz; Kaeser, Franz, CH-6353 Weggis; John, Thorsten J., 25335 Elmshorn.



Foto: Hruza

Beim Öchsle dampft 's wieder. Am 1. Mai 2002 nahm die Museumsbahn Warthausen – Ochsenhausen nach der Zwangspause im vergangenen Jahr wieder den Betrieb auf.

AKN

Neue Loks

● Die AKN-Eisenbahn-AG mit Sitz in Kaltenkirchen hat von der Dortmunder Eisenbahn-GmbH (DE) am 21 März 2002 zwei neue Loks erhalten. Es handelt sich dabei um MaK-DE 1002-Lokomotiven. Bisher verfügte die AKN schon über zwei Maschinen dieses Typs: V 2.021 und V 2.022 (ex Teutoburger-Wald-Eisenbahn). Bei den neuen Maschinen für die AKN handelt es sich um die DE 31 (MaK 1000794, Baujahr 1982) und DE 32 (MaK 1000829, Baujahr 1985). Derzeit fährt die AKN mit vier MaK-G 1100 BB, die Loks V 2.016 bis V 2.019. Die AKN will von diesen Fahrzeugen drei verkaufen, V 2.017 soll weiterhin auf dem AKN-Netz eingesetzt werden. Für die AKN ist es weiterhin Firmenziel, den Güter- und Personenverkehr auszuweiten. Die AKN verfügt nun über vier leistungsstarke Lokomotiven, die mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h auch im DB-AG-Netz eingesetzt werden können. Im Personenverkehr fährt die AKN auf den eigenen Hausstrecken und zwischen Neumünster – Heide – Büsum. Im Güterverkehr fährt sie um Kaltenkirchen und Tiefstack und zwischen Hamburg und Elmshorn. In Tornesch übergibt sie Wagen an die NEG (Norddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft), die ehemalige Uetersener Eisenbahn.



Foto: Brüggemann

Die Neuerwerbung präsentiert sich noch in der grünen Lackierung der Dortmunder Eisenbahn vor der AKN-Halle in Kaltenkirchen.

NEUSSER EISENBAHN

G 2000 mal anders

● Die Neusser Eisenbahn (NE) erhielt am 29. April 2002 eine fabrikneue G 2000, die erste Maschine, die nicht im bekannten silber-blauen Vossloh-Anstrich fährt. Die NE entschied sich für ihre Lackierung: Rot mit gelbem Zierstreifen. Nach Anfang Mai absolvierten Personalschulungsfahrten wird die Lok vor Güterzügen auf DB-Gleisen eingesetzt. Hauptsächlich werden Kalksteinmehlzüge von den Kalkwerken bei Wülfrath und Mettmann zu den Braunkohlekraftwerken im rheinischen Braunkohlerevier gezogen. Zielbahnhöfe sind Gustorf, Rommerskirchen und Frenz.



Foto: Wirtz

Die funkelnagelneue G 2000 der Neusser Eisenbahn ruht sich am 8. Mai 2002 als NE 9 noch in den NE-Werkstätten aus.

OBERFRANKEN

Wieder Personenverkehr

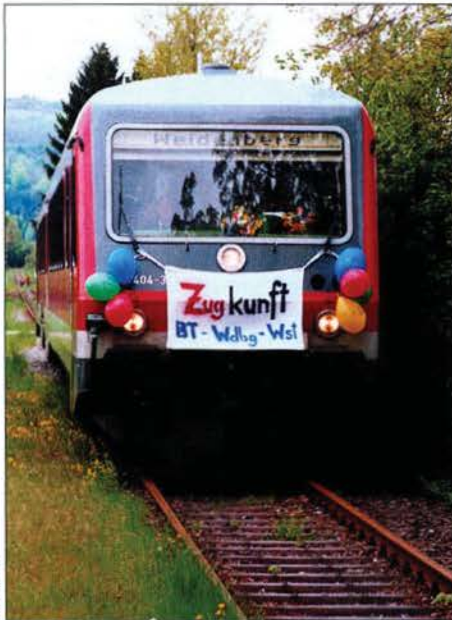


Foto: Polnik

Geschmückter Sonderzug zur Wiederinbetriebnahme: 628 404 erreicht am 5. Mai 2002 Weidenberg.

● Elf Monate nach der Einstellung des Zugverkehrs aus technischen Gründen durch DB Netz verkehren seit dem 6. Mai 2002 auf der Strecke 862 Bayreuth – Weidenberg wieder von Montag bis Freitag fahrplanmäßige Personenzüge. Auf der Ende 2001 von der Deutschen-Regional-Eisenbahn (DRE) übernommenen Strecke wird der Zugverkehr bis Jahresende mit 628-Triebwagen durchgeführt. Mit insgesamt fünf Zugpaaren entspricht das Angebot den Verhältnissen vor der Betriebseinstellung. Für rund 82 000 Euro wurde die Strecke wieder in einen betriebsfähigen Zustand versetzt. Bis August 2002 will die DRE aus Anlass eines Wandertages auch den Bahnhof Warmensteinach mit einem Zug erreichen. Nach einem Brückenneubau über die A9 und weiteren Sanierungsmaßnahmen wird bis Ende 2003 ein Zugangebot von 22 Personenzügen angestrebt.

Foto: Lindner



Lötschberglok erstmals am Gotthard: Ae 8/8 273 der BLS mit dem Nostalgie-Rhein-Express von Eurovapor am Haken fuhr am 6. April 2002 von Basel bis Mendrisio. Ab Bellinzona leistete Ae 4/7 10997 Vorspann.

BAHNWELT AKTUELL

VERRÜCKTER LEBENSLAUF

Wieder in Betrieb: V29952

● Als Ersatz für die veralteten Dampfloks der pfälzischen Meterspurbahnen beschaffte die junge DB Anfang der 50er-Jahre drei dieselmechanische Lokomotiven von der Firma Arnold Jung GmbH Lokomotivfabrik, Jungenthal b. Kirchen (Sieg). Die Lokomotive mit der Betriebsnummer V29 952 wurde am 10. Oktober 1952 von der BD Mainz abgenommen und verkehrte bis 1956 auf der Strecke Ludwigshafen – Mundenheim – Meckenheim. Nach der Stilllegung der Strecke wurde die Lok am 2. Juni 1956 an die BD Stuttgart, Bw Freudenstadt überstellt. Sie diente als Ersatz für die BR 99 192 auf der Meterspurbahn Nagold-Altensteig. Dort verrichtete sie ihren Dienst gemeinsam mit der letzten Lok der Baureihe Ts5, 99193. Im Umzeichnungsplan 1968 war die V29 als DB-299 952-2 vorgesehen. Da aber die Strecke 1967 von der DB stillgelegt wurde, fand die Maschine ihre neue Heimat bei der Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG), die sie von der DB



Foto: Großkopf

Ein putziges Lökchen ist die V29, die jetzt glücklicherweise wieder im Einsatz anzutreffen ist.

kaufte und als V2901 von Schwarzach aus auf ihrem Netz bis zur Stilllegung 1981 einsetzte. Nach ihrem aktiven Dienst kam die Maschine 1981 zur Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) in das Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum in Viernheim. Nach der Auflösung dieses Museums im Jahre 1989 durch die DGEG wurden die Fahrzeuge im Betonwerk A. Konrad in Bruchhausen-Vilsen zwischengelagert. Als sich keine eigene Unterbringungsmöglichkeit ergab, löste die DGEG die Sammlung 1997 auf und die Lok wurde an den Deutschen Eisenbahnverein (DEV) verkauft. Der DEV ließ die Maschine im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme der Blankenburger Werkstätten wieder aufarbeiten. In einer Feierstunde in den Werkstätten wurde die Lok am 9. Juni 2001 an den DEV übergeben. Die Aufarbeitung der Maschine gestaltete sich wegen der langen Abstellzeit und diverser Transportschäden sehr umfangreich. Die Radsätze wurden in einer Fachwerkstatt neu profiliert und mit Ultraschall auf Haarrisse geprüft. Auch die beiden Fahrdiesel mussten instandgesetzt werden. Als sehr kostenträchtig erwies sich die notwendige Anfertigung von Vulkanisierungsformen für die Gummipuffer, mit denen beide Fahrwerksteile verbunden sind. Nach Beendigung der Restarbeiten in den eigenen Werkstätten wurde die Maschine nach 30 Jahren Abstellzeit am 1. Mai 2002 wieder in Betrieb genommen. Unter Teilnahme von Bevölkerung, Eisenbahnfreunden und Vertretern der Politik wurde die Lok durch den Landrat des Kreises Diepholz, Stötzel, auf V 29 getauft. Die Inbetriebnahme der Lok ermöglicht es dem DEV, seine langen Personenzüge mit Dieselloks zu bespannen und dadurch den Betrieb auf seiner Museumstrecke noch abwechselungsreicher zu gestalten. Damit kehrt eine Maschine der ersten Generation der DB in den Betrieb zurück.



Foto: Wolter

Der ET 420001 wurde wieder in den Original-Zustand des Jahres 1972 zurückversetzt. Zur Olympiade 1972 installierte man in München ein neues S-Bahn-System, für das auch die neuen Züge der Baureihe 420 angeschafft wurden. Am 23. April 2002 konnte der 420001 unter dem bekannten eisernen Steg in München-Laim beobachtet werden.

Ein bemerkenswertes Arbeitertreffen aus Deutschland, Russland und Amerika fand am 1. Mai 2002 in Minden statt: V4 der Mindener Kreisbahn (MKB), eine Vossloh G1202, Leihlok V9 der MKB, eine Vossloh-G2000, Ludmilla W232.03 der MKB, eine weitere MKB-Leihlok, eine Vossloh-G1206 und die Heavy Haul Power Class66 von GM-EMD (v. r.).



Foto: Fricke

TOP UND FLOP

TOP: *Souvenir*

Netter Gimmick der DB AG für die dampfbetriebenen Schmalspurstrecken: Löst man beim Zugbegleiter die Fahrt, spuckt dessen Wundermaschine eine Fahrkarte mit einem kleinen Dampfzug-Logo aus – hübsches Touristen-Souvenir.



FLOP: *Ende des Schienenrestaurants*

Der Speisewagen soll weg, so hat es die DB AG beschlossen. Das neue Konzept der Bahn setzt auf Bedienung am Platz und Bistro-Wagen. Grund sei vor allen Dingen die mangelnde Nachfrage in den Zügen. Lediglich ein Prozent der Reisenden in den Fernverkehrszügen würde im Restaurant ein Hauptgericht bestellen, angesichts von Qualität und Preis auch kein Wunder.

DB AG

Neues aus Oberbayern



Foto: Graßmann

Ausfahrt des werktäglichen Güterzugs von Garmisch nach Innsbruck. Rechts im Hintergund steht das ESTW-Gebäude. Wenn es seinen Betrieb aufnimmt, werden die historischen Signale verschwinden.

● Mit Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks (ESTW) in Garmisch-Partenkirchen voraussichtlich Mitte diesen Jahres werden die letzten bayerischen Formsignale abgebaut. Der mit dem Anschluss weiterer Bahnhöfe an das ESTW Garmisch geplante Rückbau von Kreuzungsgleisen im Werdenfelser Land ist mit der Werdenfels-Offensive von Freistaat und DB AG vom Tisch. Infolge dieses neuen Programms ist vielmehr der teilweise zweigleisige Ausbau vorgesehen. Außerdem soll auf der Außerfernbahn in naher Zukunft der Verkehr wieder unter Fahrdraht nach Reutte rollen, und auch die Strecke Murnau – Oberammergau soll saniert werden. Auf der Stammstrecke München – Garmisch sollen ab dem 15. Dezember 2002 14 zusätzliche Züge verkehren, darunter eine neue zweistündliche Regionalexpress-Verbindung. Die Fahrzeugwahl für die Region traf auf die modernen, klimatisierten Triebwagen der Baureihen 425 und 426.

THÜRINGER EISENBAHNVEREIN

Pollo unter Dampf

● Am 9. Mai 2002 wurde der vier Kilometer lange Abschnitt Mesendorf – Klenzenhof – Brünkendorf der im Aufbau befindlichen Museums-Schmalspurbahn Pollo (Mesendorf – Lindenberg, Spurweite 750 Millimeter) feierlich eröffnet. Bis zum 12. Mai fand täglich Fahrbetrieb mit der von der Preßnitztalbahn aus Jöhstadt geliehenen Dampflok 99542 (sächsische IVK) statt. Dieser Dampfloktyp war bereits von 1953 bis zur Stilllegung auf dem Prignitzer Schmalspurnetz mit insgesamt drei Exemplaren im Einsatz. Der an den vier Eröffnungs-Fahrtagen eingesetzte Personenzug bestand aus dem zweiachsigen Original-Pollo-Gepäckwagen 975-312, dem Personenwagen 970-788 (ex Rügensche Kleinbahnen 50) sowie den beiden geliehenen sächsischen Personenwagen 970-277 (Döllnitzbahn, Mügeln) und 970-408 (Preßnitztalbahn, Jöhstadt). Während der Wagen 970-408 nach Ende der Eröffnungsfeierlichkeiten zusammen mit der 99542 zurück nach Jöhstadt gebracht wurde, wird der Wagen 970-277 noch bis September 2002 in Mesendorf bleiben und die an jedem ersten Wochenende im Monat verkehrenden diesellokbespannten Züge (Diesellok-Typ V10C, Baujahr 1962) verstärken. Bis 2004 soll der bereits im Bau befindliche, weiterführende Abschnitt Brünkendorf – Vettin – Lindenberg (5,0 Kilometer) fertiggestellt sein, so dass die Gesamtstreckenlänge der Museumsbahn dann neun Kilometer beträgt. Unweit des ehemaligen Bahnhofs Lindenberg steht seit 1994 die derzeit nicht betriebsfähige Dampflok 994644 mit einigen Güterwagen. Die Maschine war ab 1965 auf dem Prignitzer Schmalspurnetz zu Hause und hat mit einem Umweg über die Rügenschen Kleinbahnen als Denkmallok im Bw Neustrelitz die Zeit überdauert. Lindenberg hatte einst eine zentrale Bedeutung im Prignitzer Schmalspurnetz, trafen doch dort die Strecken aus Glöwen, Kyritz, Perleberg und Pritzwalk aufeinander. Die Stilllegung des ursprünglich 101 Kilometer umfassenden Prignitzer Schmalspurnetzes erfolgte am 1. Juni 1969. Kurz darauf wurden die Gleisanlagen abgebaut, darunter der jetzt wieder aufgebaute Abschnitt, der zur Strecke Pritzwalk – Lindenberg (18,7 Kilometer) gehörte.



Foto: Neumann

Dampf beim Pollo bleibt vorerst die Ausnahme. Zur Streckeneröffnung kam die IVk 99542 aus Jöhstadt als Gast nach Mesendorf.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Randlage

Lange Jahre kämpften die Ueckermünder vergeblich um einen Bahnanschluss. Die vorgeschlagene Führung der vorpommerschen Bahn Pasewalk – Stralsund über die Stadt am Stettiner Haff erwies sich als nicht durchsetzbar. Erst nach jahrzehntelangen Bemühungen konnte am 15. September 1884 die Nebenbahn Jatznick – Ueckermünde ihrer Bestimmung übergeben werden. Zunächst entstand im Endbahnhof ein überaus einfach gestaltetes Empfangsgebäude. Dieses verfügte lediglich über ein Erdgeschoss und war dem steigenden Verkehrsaufkommen bald nicht mehr gewachsen. 1909 genehmigte daher die Königliche Eisenbahndirektion Stettin 20000 Mark für den Umbau und die Erweiterung des Empfangsgebäudes. Weitere 4800 Mark fanden für den Bau eines Wasserturmes Verwendung. Heute sind die Gleisanlagen in Ueckermünde verwaist, der Güterverkehr ist eingestellt. Es gibt sogar Überlegungen für eine Verlegung des Bahnhofs näher an die Altstadt. Dazu könnte ein Teil der stillgelegten Hafenbahn reaktiviert werden.

Foto: Sammlung Bergmann



Das historische Foto zeigt noch das Empfangsgebäude in seinem ursprünglichen Zustand. Die Mitarbeiter des Bahnhofs haben sich zu einem Erinnerungsfoto aufgestellt.

Foto: Bergmann



Heute verkehren Triebwagen der Ostmecklenburgischen Eisenbahn-GmbH (OME) zwischen Pasewalk und Ueckermünde. Das Empfangsgebäude bietet mit Fahrkartenausgabe und Bahnhofsgaststätte einen leider sonst auf kleinen Stationen vielfach nicht mehr üblichen Service.

ALLE RÄDER STEHEN STILL, ...

Abschiedsparade der 1040 am Tag der Arbeit!



Foto: Haslebner

● In Österreich wird der Fuhrpark weiter kräftig modernisiert. Zu spüren bekommen das die legendären Altbau-E-Loks. Letztmals konnten am 1. Mai 2002 die noch vorhandenen neun Maschinen der Reihe 1040 vor dem denkmalgeschützten Rundschuppen in Selzthal aufgestellt werden. Außer der 1040.01 (Nostalgiebestand), 1040.08 (Eisenbahnmuseum Strasshof) und 1040.013 (Vorheizanlage) werden alle übrigen Lokomotiven demnächst verschrottet. Vereine, die noch Interesse an einer 1040 haben, müssen sich jetzt sputen.

Zum Abschied nochmals eine Parade: Anlässlich des Tages der Arbeit schmückte man die Loks in Selzthal kurzfristig mit einer Tafel: „Hoch 1.Mai".

HAMBURG

ELSE, die erste Solarbahn

● Dort wo bis 1973 noch die Straßenbahn fuhr, surrte anlässlich der Energietage des Einkaufszentrums Mercado die Solarbahn ELSE, in der Nähe des Hamburg-Altonaer Bahnhofs. Der Name ELSE steht für eine der ersten elektrischen Solar-Eisenbahnen der Welt mit Personenbeförderung. ELSE fährt mit einem Akku und drei Solarmodulen auf dem Dach. Auch beim Bremsen und Fahren im Gefälle gewinnt sie Energie. Notfalls kann sie auch Strom aus der Steckdose tanken, dann bevorzugt sie angeblich Ökostrom. Eine Vollladung Strom kostet etwa 45 Cent. Der Vorteil gegenüber einem gewöhnlichen Elektrotriebwagen ist, dass ELSE keine Stromschiene oder Oberleitung benötigt. Auf zwei Fahrgestellen von Feldbahnkipploren der Spurweite 600 Millimeter entstand der Triebwagen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 km/h. Sechs bis acht Sitzplätze bietet ELSE auf Gartenstühlen. Entwickelt wurde sie von dem Ingenieurbüro Hans-Ulrich Ottensmeyer in Hamburg. Eingesetzt wird die umweltfreundliche und nachhaltige ELSE zu verschiedenen Anlässen: Zum Beispiel in Hamburg am europaweiten autofreien Tag auf dem Jungfernstieg und vor dem Brandenburger Tor in Berlin, aber auch bei einigen Feldbahnen mit Fahrgastbetrieb. Einer der nächsten Einsatz-Termine ist am 14. Juli 2002 bei der Wald- und Moorbahn in Bad Bramstedt, die man mit der AKN bis Bad Bramstedt Kurhaus erreichen kann.



Foto: Brüggemann

Ob ELSE wirklich zukunftsweisend ist, steht noch in den Sonnen. Eine Attraktion bei öffentlichen Auftritten ist sie allemal.



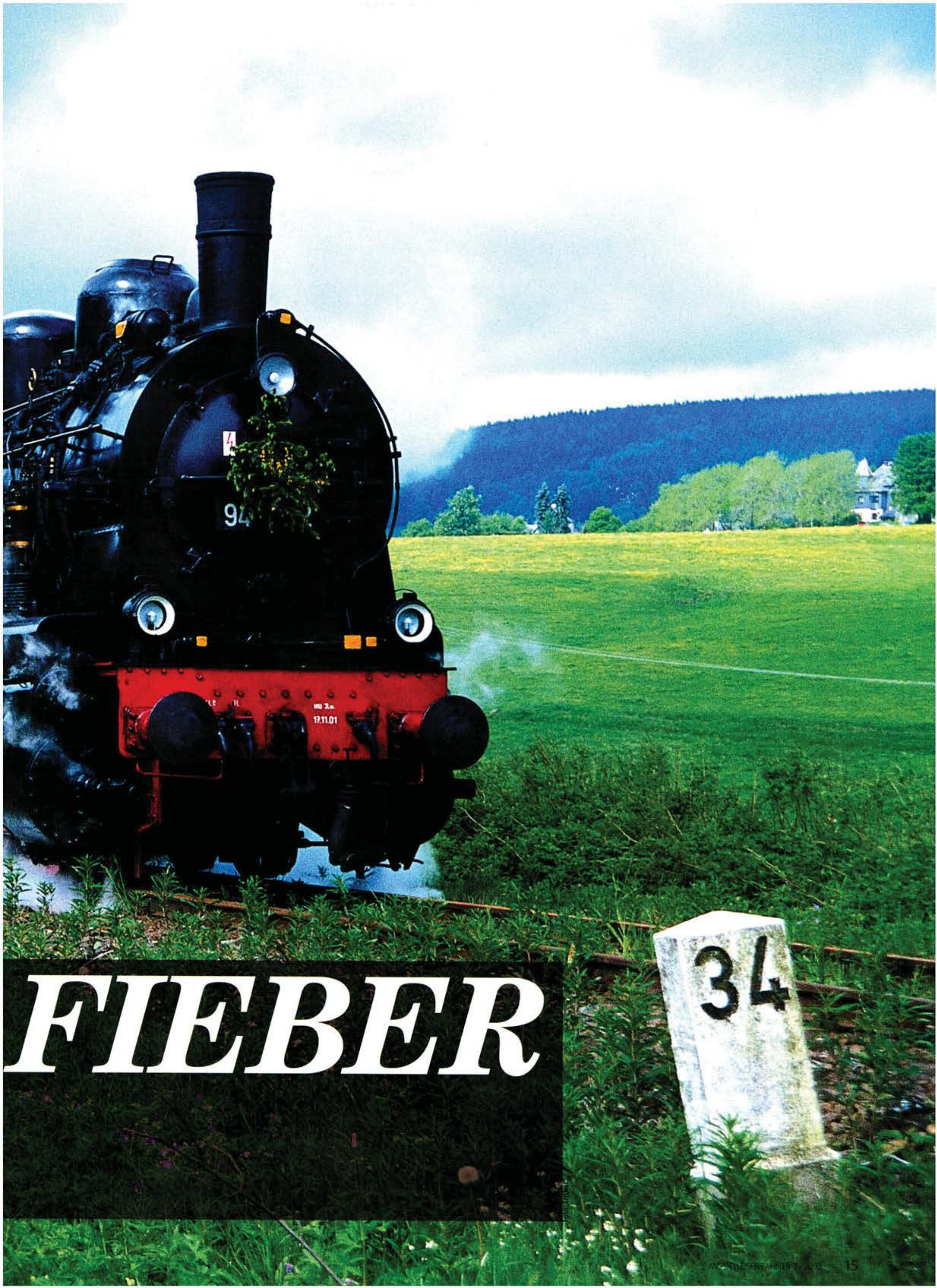
Foto: Henschel

Die niederländischen Staatsbahnen NS machen aus der Not eine Tugend. Bei der DB AG nicht mehr benötigte Bm-Wagen erleben dort ihren zweiten Frühling. Akuter Fahrzeugmangel ließ die Niederländer auf die alten Wagen zurückgreifen. Lok 1764 steht mit Bm-Wagen am Haken am 4. Mai 2002 abfahrbereit im Bahnhof Venlo.



RENNSTEIG-

Inmitten des Thüringer Waldes findet man eine der letzten nahezu im ursprünglichen Zustand erhaltenen Steilstrecken. Der Dampfzug ist ein erster Schritt des Konzepts eines Museumsdorfs am Rennsteig.



FIEBER



Foto: Slg. M. Kurth

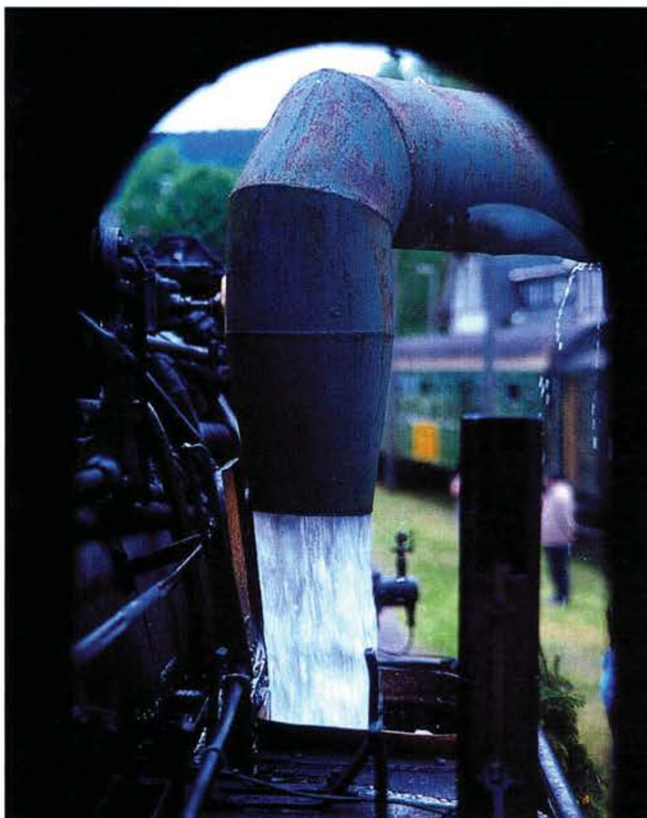
Das Empfangsgebäude hat sich von Mitte der 60er-Jahre, als der VEB Kraftverkehr Suhl mit einem Ikarus 311 den Verkehr nach Frauenwald übernahm, bis heute (kl. Bild) kaum verändert.

MUSEUMSDAMPF IM ZENTRUM EINES ERLEBNISPARKS AUF DEM RENNSTEIG

„Ich wand're ja so gerne am Rennsteig durch das Land, den Beutel auf dem Rücken, die Klampfe in der Hand..." So beginnt das Rennsteig-Lied, das selbst wenig volksmusikbegeisterten Zeitgenossen bekannt sein dürfte. Eisenbahnfreunden fällt bei dem Begriff Rennsteig zunächst einmal eine schwer arbeitende Dampflok ein, die von Ilmenau im Norden oder Schleusingen im Süden auf den Kamm des Thüringer Waldes hinaufkeucht.

Dass Besucher auch heute noch Dampfbetrieb auf der Steilstrecke erleben können, verdanken sie dem Verein Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig (DmR). Dessen zur Zeit etwa 30 Mitglieder haben sich die Traditionspflege im Thüringer Raum zum Ziel gesetzt. Nach der Wiederaufnahme des Betriebes zwischen Stützerbach und Rennsteig im Mai 2001 erreichte der Verein nach weiteren Reparaturen mit der Wiedereröffnung der Steilstrecke Schmiedefeld – Rennsteig ein zweites Teilziel. Im Zentrum der weit gefassten Aufgabe steht die Idee eines Erlebnisparks am Bahnhof Rennsteig. In diesem kleinen Museumsdorf sollen den Besuchern historische Handwerkstechniken wie Korbflechten oder Holzschnitzen vorgestellt werden. Auch dem Bauen mit Naturmaterialien wird Raum eingeräumt. Die Gründe für die Standortwahl liegen auf der Hand: Eisenbahnfreunde begrüßen das Umspannen der Lokomotive im Spitzkehrenbahnhof, was die Gelegenheit zu vielen Aufnahmen gibt. Die betriebstechnische Abwicklung strahlt, wie die kaum veränderten Gebäude, noch die alte Eisenbahn-Atmosphäre aus. Der Bahnhof liegt auf dem Kamm des Rennsteigs und bietet sich auch für weniger ausdauernde Fußgänger als Ausgangspunkt für Wanderungen an. Das ans Bahnhofsareal angrenzende Gelände eines 1945 demontierten Rüstungsbetriebes wurde als Standort für Freizeiteinrichtungen ins Auge gefasst. Nicht vergessen sollte man, dass der Thüringer Wald geografisch mitten in Deutschland liegt und so eine ideale Urlaubsregion darstellt, deren Attraktionen erst nach und nach aus dem Dornröschen-Schlaf erweckt werden.

An diesem Punkt möchten auch die Dampflokfreunde ansetzen. Vorstandsmitglied Michael Kurth: „Von den Eisenbahnfans alleine kann hier niemand leben, und so haben wir uns zum Ziel gesetzt, unsere regelmäßigen Dampfsonderfahrten mit Angeboten anderer Vereine zu verbinden." Einige Heimatvereine und die Verwaltungsgemeinschaft Rennsteig, bestehend aus den Gemeinden Stützerbach, Frauenwald und Schmiedefeld, stehen dem Vorhaben positiv gegenüber. Auch der Kreistagsausschuss des Ilmkreises spricht sich für die Tourismusförderung aus. Zu einer Befürwortung eines regelmäßigen Bahnbetriebs konnte man sich bislang nicht durchringen, da eine Bestellung von Schienenverkehrsleistungen gleichzeitig die Einschränkung des Busverkehrs bedeuten würde, dessen Träger der Kreis ist. Dabei freute man sich gerade über das Verschwinden einer Konkurrentin. Der Schienenersatzverkehr, den die DB AG 1998 auf der Relation Ilmenau – Schleusingen installierte, litt auch wegen den vergleichsweise hohen Fahrprei-



Fotos (2): Frickel

Vor der Bergfahrt zum Bahnhof Rennsteig muss in Stützerbach Wasser gefasst werden, schließlich sorgen volle Kästen auch für gute Traktion.

Foto: R. Albrecht

Zum stimmigen Ambiente gehörten am 25. Mai 2002 natürlich auch passende Gewänder. Zur feierlichen Wiedereröffnung posieren Mitglieder diverser regionaler Vereine vor 94 1292.

sen unter schwachen Fahrgastzahlen. Darum bestellte das Land Thüringen diese Nahverkehrsleistung im Jahr 2001 ab. Eine Kombination von Straße und Schiene ist dennoch sinnvoll, da selbst der größte Eisenbahnfreund nach einer Fahrt in einer 3.-Klasse-Donnerbüchse gerne in ein klimatisiertes Fahrzeug mit gepolsterten Sitzen umsteigt. Außerdem ist eine durchgehende Zugfahrt vom Rennsteig nach Ilmenau derzeit nicht möglich. Michael Kurth: „Wir werden immer wieder gefragt, warum die Dampfzugfahrten nicht wie früher in Ilmenau starten. Für ein solches Vorhaben müsste die Strecke mit hohen Kosten saniert werden, weshalb wir unseren Zug nur leer als Sperrfahrt nach Stützerbach bringen können."

Heute dominieren am Rennsteig Pkw und Reisebusse. Doch lange Jahre waren die preußischen T16.1 oder 94.5-17 unumschränkte Herrscher der Höhen. Als Tenderloks trugen sie ihren Vorratsbeutel, wie im Rennsteig-Lied ausgeführt, auf dem Rücken. Die Musik machte nicht die Klampfe, sondern das Zwei-Zylinder-Heißdampftriebwerk, das 1070 PS entwickelte. Nach der 94 vernahm man am Berg das Röhren der sechsachsigen Dieselloks der Baureihe 118. Sie fuhren bis zur Einstellung des Gesamtverkehrs auf der Strecke im Jahre →



Grafik: R. Albrecht

Einzig der Abschnitt Stützerbach – Rennsteig – Schmiedefeld kann derzeit für Publikumsfahrten genutzt werden.


Foto: R. Albrecht

1998 durch den Thüringer Wald, wenn sie auch in den letzten Jahren von den betagten 213 teilweise verdrängt wurden, die als überflüssige Aufbauhilfe-Ost in den Thüringer Wald kamen.

Die Geschichte der Rennsteig-Bahn reicht zurück bis in die 60er-Jahre des 19. Jahrhunderts. Damals entwickelte der Stützerbacher Industrielle Theodor Kühne ein spezielles Verfahren zur Verarbeitung von Glas, was der Glasindustrie der Region einen enormen Aufschwung bescherte. Allerdings fehlte eine geeignete Verkehrsanbindung der Täler. So war Ilmenau seit 1879 eisenbahntechnisch mit Arnstadt und Erfurt verbunden und Schleusingen besaß seit 1888 einen Anschluss an die Werrabahn, doch war die Fahrt von Schleusingen nach Erfurt eine Tagesreise. Einer kürzeren Verbindung in die Hauptstadt Erfurt lag der Kamm des Thüringer Waldes im Wege, dessen Überquerung lange Jahre als zu aufwendig angesehen wurde. Erst Gutachten, die wegen des Holzreichtums und der florierenden Porzellanindustrie einen wirtschaftlichen Betrieb einer Eisenbahnstrecke prognostizierten, veranlassten den preußischen Staat, nach vielen ablehnenden Bescheiden den Schleusingern den Bau der Rennsteigbahn doch noch zu genehmigen. Die Vermessungen begannen im Herbst 1899, im Frühjahr 1903 war Baubeginn. Wenn man bedenkt, wie lange sich die Genehmigung der Strecke hingezogen hatte, mutet es wie ein Wunder an, dass nur 15 Monate später, am 15. August 1904, das erste Teilstück zwischen Ilmenau und Stützerbach in Betrieb ging. Bereits am 1. November desselben Jahres war die Nebenbahn zwischen Schleusingen und Ilmenau durchgehend befahrbar. Die Streckenführung in den steilen Gebirgstälern erforderte an mehreren Stellen den Bau von Zahnstangen-Abschnitten. Zwischen Stützerbach und Rennsteig beispielsweise musste der Zug auf 4,5 Kilometern Länge einen Höhenunterschied von 157 Metern mit einer maximalen Steigung von 66 Promille überwinden. Die Länge der Zahnstangenstrecke betrug etwa 2,1 Kilometer und wurde nach dem System des Schweizers Roman Abt konstruiert. Auf der Südseite des Rennsteigs gab es Zahnstangen-Abschnitte zwischen Schleusingen und Schleusingen Ost, Thomasmühle und Schmiedefeld sowie von dort zum Bahnhof Rennsteig. Letzterer ist bis zum heutigen Tag ein Kopfbahnhof, schließlich mussten die Lokomotiven in den Zahnstangenteilstücken ihren Zug den Berg hinauf schieben und bergab vor der Wagengarnitur abbremsen. Die Ausführung als Spitzkehre ersparte im Bahnhof Rennsteig ein Umspannen der Maschinen. Außerdem hatten die Dampfloks, um einen zu niedrigen Wasserstand im Stehkessel beziehungsweise über der Feuerbüchse zu vermeiden, ohnehin mit dem Schornstein am Berg die Strecken zu befahren. Die bescheidene Gleis-Ausstattung genügte Garnituren mit einem Zuggewicht von maximal 135 Tonnen vollauf und auch dem recht geringen Güteraufkommen erwies sich die Gleisanlage als gewachsen. Ein in der Anfangszeit vorhandenes kleines, aus Holz gebautes Restaurant lässt darauf schließen, dass die Erbauer eine Funktion als Ausflugsziel und Umsteigestation im Auge hatten. Im Bahnhof endete nämlich ab 1913 die private 4,5 Kilometer lange Kleinbahn nach Frauenwald, die auf dem Gebirgskamm entlangführte. Nach dem Zweiten Weltkrieg galt der Rennsteig in der DDR als beliebtes Urlaubsziel, was auch die sehr gute Auslastung der Züge nicht nur an An- und Abreisetagen demonstrierte. Sogar komplette D-Züge brachte die DR, in den 70er- und 80er-Jahren mit je einer 118 vorne und hinten bespannt, über den Berg. Nach der Wende brachen in Folge der zunehmenden Individualmotorisierung die Fahrgastzahlen auch am Rennsteig ein. Wo früher Nahverkehrszüge sogar Kurswagen →



Foto: R. Albrecht

Ein Vorstandsmitglied der Dampfbahnfreunde, Michael Kurth (li.), bespricht mit Lokführer Eberhard Mühlan Details des Fahrplans. Die beiden engagieren sich seit der Jahren für einen regelmäßigen Museumsbetrieb.

SOGAR D-ZÜGE SCHICKTE DIE DR BIS IN DIE 80ER-JAHRE ÜBER DEN RENNSTEIG

228704 in Sparlackierung (kurze Zierstreifen) fährt an einem Sommertag 1992 aus Schmiedefeld kommend im Bahnhof Rennsteig ein.

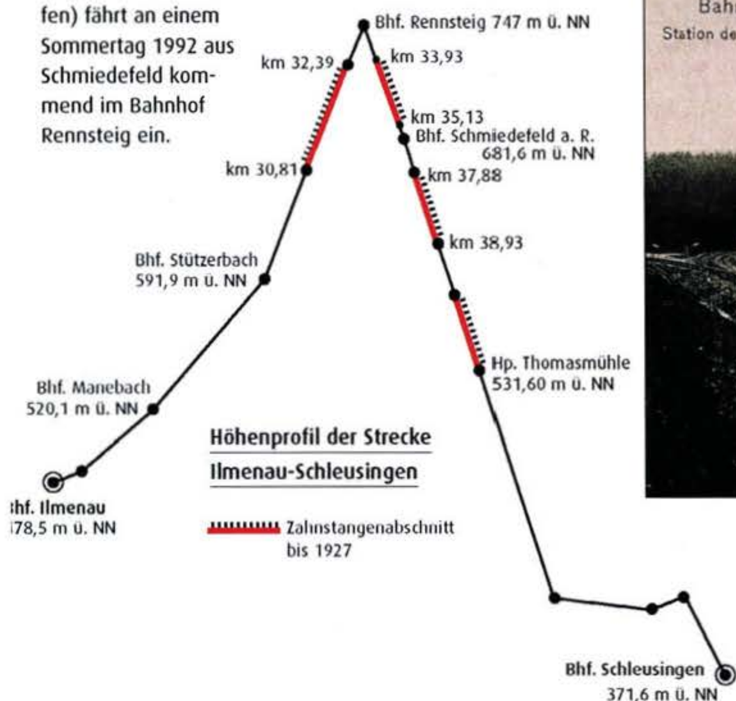


Foto: Ansichtskarte, Slg. M. Kurth



Vor dem vom EG verdeckten Restaurant stehen Stühle. Der noch nicht vergrößerte Güterschuppen lässt auf eine Aufnahme vor 1913 schließen.



Foto: Ansichtskarte, Slg. M. Kurth

So geschwind, wie die Bewegungsunschärfe bei der T26 glauben machen soll, ging es auf den Zahnrad-Abschnitten zwischen Ilmenau und Schleusingen nicht voran.

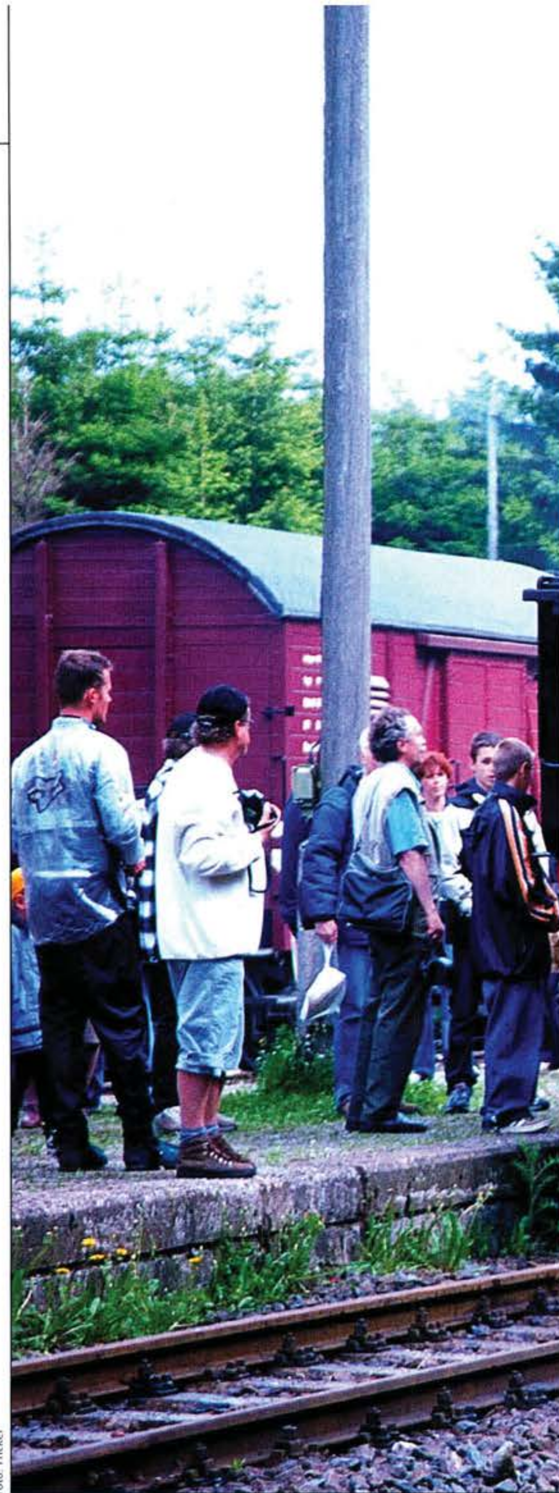


Foto: Frickel

aus Berlin durch den Thüringer Wald beförderten, genügte in den 90er-Jahren ein einzelner Doppelstock-Wagen oder gegen Ende des Schienenverkehrs ein Silberling-Wendezug.

Bei Betriebseröffnung wickelten die preußischen Zahnradloks der Baureihe T26 den Betrieb über den Rennsteig ab. Doch diese erwiesen sich bald als zu schwach für die steigenden Zuggewichte, weshalb sie den Bahnhof Rennsteig oft nur mit letzter Kraft erreichten. Als Ersatz für die schwächelnden C1'-Loks erprobte die K.P.E.V. am Rennsteig eine 1'D1'-Maschine, die als T28 bezeichnet wurde. Die zugkräftige Lok war allerdings veraltet, weil mittlerweile Triebfahrzeuge für den reinen Adhäsionsbetrieb bereitstanden, weshalb eine weitere Beschaffung der T28 unterblieb. Als nächster Typ durfte sich die fünffach gekuppelte T20 beweisen. Von dieser Baureihe schickte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) diverse Maschinen zu Probefahrten an den Rennsteig. Dort wuchteten sie 250 Tonnen schwere Züge mit 20 km/h hinauf. Allerdings hätten die schweren T20 mit ihrer Achslast von 19 Tonnen Schäden am nur für 16 Tonnen ausgelegten Oberbau angerichtet, weshalb sie die DRG trotz der hervorragenden Leistungen wieder abzog. Ein Umbau der Trasse für höhere Gewichte kam aus finanziellen Gründen nicht in Frage. Stattdessen durften nun die 1914 erstmals beschafften und mit Riggenbach-Gegendruckbremse versehenen 94.5-17 den Rennsteig bezwingen. Mit ihrer Achslast von 17 Tonnen schonten sie die Gleisanlagen und beförderten selbst unter ungünstigen Bedingungen noch 140 Tonnen schwere Züge. Der Spitzname Rennsteig-Hirsch zeugt von der Verehrung, die das Lokpersonal den kräftigen Fünfkupplern entgegenbrachte. Fast 45 Jahre war die 94 nicht von der Rennsteig-Bahn wegzudenken und so verwundert es nicht, dass auch heute noch eine Maschine dieser Baureihe der Liebling der Eisenbahnfreunde am Rennsteig ist.

Trotz ihres beachtlichen Alters von 80 Jahren, wird 94 1292 im Museumsbetrieb keineswegs geschont, schließlich ist die Strecke noch genau so anspruchsvoll wie bei der Inbetriebnahme. 15 Jahre jünger als die Dampflok ist Eber- →

Riggenbach-Gegendruckbremse

Die nach ihrem Erfinder Niklaus Riggenbach benannte Triebwerksbremse war für Steilstreckenloks vorgeschrieben. Bei geschlossenem Dampfregler und in die entgegengesetzte Fahrtrichtung umgelegter Steuerung arbeiten während der Fahrt das Triebwerk und die Dampfmaschine als Luftverdichter. Dabei saugt der Dampfkolben beim Hingang aus der Ausströmleitung Luft an, verdichtet sie beim Rückgang und schiebt sie in den durch die Einströmleitung, den Überhitzer und das Reglerrohr gebildeten Speicherraum. Die Verdichtung und die Überwindung der Strömungswiderstände verursachen eine Kolbenkraft, die während der Fahrt als Bremskraft wirkt. Erkennungsmerkmale der G. sind der Schalldämpfer auf dem Kesselscheitel, das Drosselventil und der Servo-Motor für die Anstellung der Klappen links an der Rauchkammer und der Ansaugschacht rechts der Rauchkammer.

94 1292 ist der Star der Dampfbahnfreunde und steht natürlich auch beim Publikum im Zentrum des Interesses. Am 25. Mai 2002 wartet sie in Rennsteig.

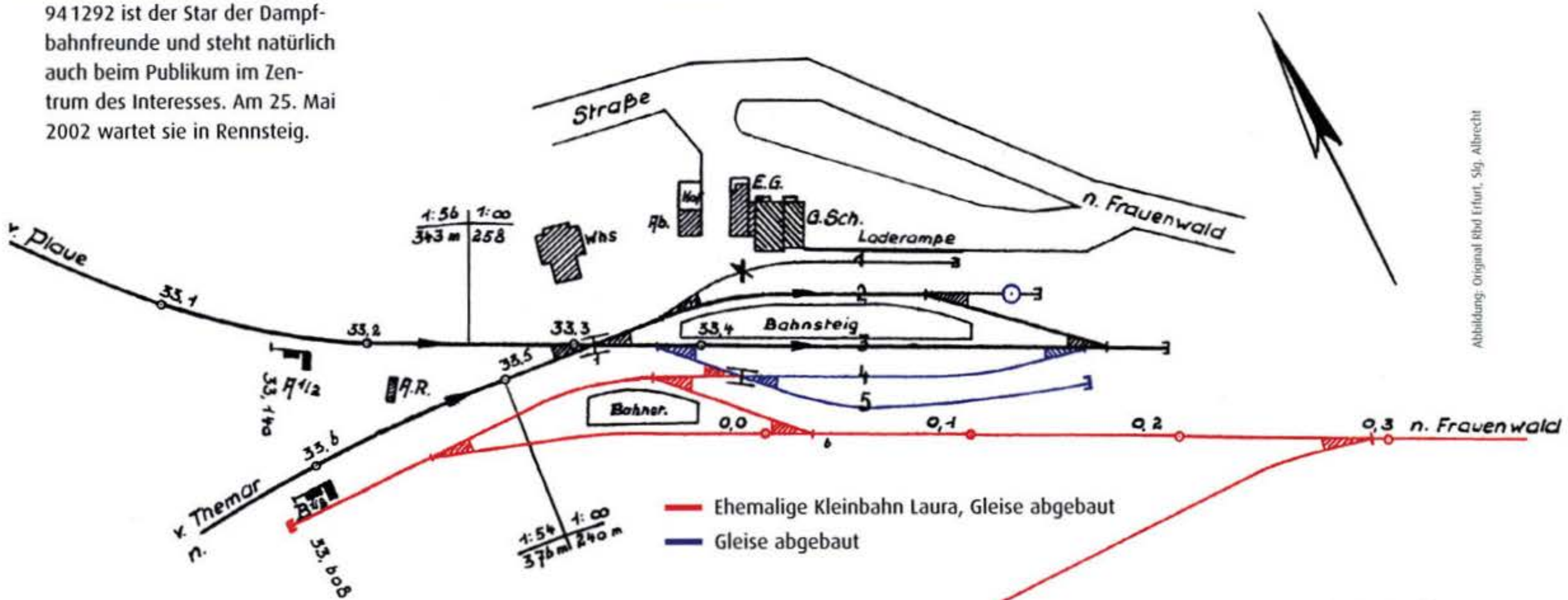


Abbildung: Original Rbd Erfurt, Slg. Albrecht


Foto: M. Kurth

Das Ladegut für den Kbs stellten die Schlepper-Freunde Roda. Die betagten Traktoren wurden im August 2001 an der Ladestraße von Stützerbach verladen.

hard Mühlan, der die Lok in den 70er-Jahren vor dem Schneidbrenner bewahrt hatte. 1974 war 941292 die letzte betriebsbereite 94 im Bw Suhl und wurde dort für Dienste vor dem Schneepflug vorgehalten und als Reservelok von wechselndem Personal benutzt. Dabei kam der Rennsteig-Hirsch erst in den frühen 70er-Jahren dort zum Einsatz und erhielt damals auch erst eine Riggenbach-Gegendruckbremse eingebaut. Der heute pensionierte Lokführer Eberhard Mühlan entschloss sich, für den betriebsfähigen Erhalt von 941292, einer der letzten 94 mit Gegendruckbremse, zu kämpfen. Nach der gründlichen Aufarbeitung 1977, die ihr Retter mit Argusaugen in Meiningen verfolgte, wurde 941292 zwei Jahre später in den Bestand der betriebsfähigen DR-Museumsloks aufgenommen. Sowohl die DR als auch die DB AG investierten eine Menge Geld in die Museumslokomotive, aber Kenner merken an, dass der derzeit in Ilmenau stationierte Fünfkuppler eine der wenigen Tenderloks des ehemaligen Staatsunternehmens ist, die wenigstens einen Teil der Kosten wieder einfährt. Bis zur Aufarbeitung der 941538 im Jahre 1999 war 941292 die einzige seit ihrer Ablieferung 1922 fast durchgängig betriebsfähige 94. Freunde ihres ruhigen und bescheidenen Lokführers bestätigen übrigens, dass dessen Ehefrau keineswegs eifersüchtig auf die 85 Tonnen schwere Geliebte ihres Mannes sei.

OHNE EBERHARD MÜHLANS EINSATZ WÄRE 941292 LÄNGST IM DAMPFLOK-HIMMEL

Während die DmR 941292 vom DB-Museum für zehn Jahre anmieten konnten, und der Wagenpark teilweise bereits aufgearbeitet vorhanden ist, sieht es bei der Infrastruktur nicht so rosig aus. Bei der Gründung der DmR plante man Fahrten von Museumszügen parallel zum Regelzugbetrieb der DR beziehungsweise der DB AG. Seit dem technischen K.o. der Strecke im Jahre 1998 ist die Durchführung von Publikumsfahrten ungleich schwieriger. Um den Museumszug überhaupt zur Steilstrecke überführen zu können, musste der Verein im vergangenen Jahr 28000 Mark für den Austausch von Gleisen bei Meyersgrund aufwenden. Da die Strecke nach wie vor der DB AG gehört, erfolgt die Betriebsführung nach deren Vorschriften. Dass DmR eine Trassenmiete entrichtet und für das Betriebpersonal aufkommt, versteht sich von selbst. Auch für die beiden in den Eröffnungszug eingestellten etwas heruntergekommen aussehenden Personenwagen war ein Obulus zu entrichten. Dankenswerterweise stellte DB Regio Erfurt Waggons in klassischen DR-Lackierungen zur Verfügung.

Der ebenfalls eingestellte Pwg deutet schon auf ein Ziel der Zugbildung hin: Ein reinrassiger Epoche-II-Personenzug mit 941292 soll später einmal die Fahrgäste von Ilmenau zum Rennsteig bringen. Neben insgesamt drei bereits aufgearbeiteten Donnerbüchsen Di 21 und dem schon im Einsatz befindlichen Pwg pr. 14 warten noch weitere Personen- und Güterwagen auf die Erweckung aus dem Dornröschen-Schlaf. Darunter befindet sich auch ein Fakultativwagen, der als Personen- oder Stückgut-Transportwagen eingesetzt wurde. Ein zweiachsiger Rungenwagen aus dem Jahr 1900 soll später zum Beispiel die epochegerechte Verladung alter Traktoren ermöglichen, deren Funktion dann in Rennsteig vorgeführt wird. Eine ähnliche Aktion führte DmR 2001 in Kooperation mit dem Verein der Schlepper-Freunde aus Roda durch. Schließlich war der Güterverkehr auf Nebenbahnen einstmals ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Bahnverwaltungen. Für die Arbeiten an den Fahrzeugen steht den Vereinsmitgliedern der angemietete Lokschuppen in Ilmenau zur Verfügung.

Die Sanierung der Gleisanlagen zwischen Ilmenau und Stützerbach wird allerdings einen erheblichen Betrag verschlingen, den der Verein derzeit nicht aufbringen kann. Ein

Rennsteig-Fahrt mit 941292

Stützerbach, Streckenkilometer 29, 25. Mai 2002, 11 Uhr: 941292 setzt ihren kurzen Zug nach Rennsteig sanft in Bewegung. Aufmerksam verfolgen Lokführer Eberhard Mühlan und seine Beimänner Heiko Kutzer und Marcel Reichardt die Ausfahrt. Jeder Handgriff sitzt, jahrelange Erfahrung macht umfangreiche Absprachen überflüssig. Einzig ein gelegentliches: „Übergang frei!", mischt sich in die lauten Arbeitsgeräusche der Dampflok. Mit knapp 20 km/h zieht 941292 die beiden langen Halberstädter und den kurzen Pwg die steiler werdende Steigung hinauf. Bei Streckenkilometer 30,8, früher der Beginn des Zahnstangenabschnitts, werden die Auspuffschläge seltener, aber härter und die Nadel des Geschwindigkeitsmessers zittert unterhalb der 10-km/h-Markierung. Auf dem Führerstand spürt man das Zucken des Triebwerks bei jedem Arbeitstakt. Wegen der seitenverschiebbar gelagerten Endachsen wirft sich 941292 im Gleis hin und her. Auch in den straff mit der Lok gekuppelten, zusammen 110 Tonnen schweren und gut besetzten Personen-Waggons spürt man die Anstrengung der Dampfmaschine. Mehr als zwei Kilometer weiter zeigen immer schneller aufeinander folgende Auspuffschläge das Ende des steilsten Abschnitts an und triumphierend galoppiert der Rennsteig-Hirsch dem Scheitelpunkt der Strecke entgegen.



weiteres Problem für den Museumsbetrieb besteht darin, dass die aktuell gültige Richtlinie 465 für den Steilstreckenbetrieb nur noch den Einsatz von Drehgestellwagen zur Personenbeförderung vorsieht, weshalb ein Verkehr mit den stilechten, mustergültig restaurierten Donnerbüchsen nicht möglich ist. Michael Kurth: „Offenbar gingen die Schöpfer der Richtlinie davon aus, dass die Bahn seit Mitte der 70er-Jahre ohnehin keine zweiachsigen Reisezugwagen mehr besäße. Dass Donnerbüchsen über 70 Jahre am Rennsteig im Einsatz waren, berücksichtigt die Vorschrift nicht. Aber wir arbeiten an einer Lösung des Problems."

Im Refrain des Rennsteig-Liedes heißt es: „Diesen Weg auf den Höh'n bin ich oft gegangen, Vögel sangen Lieder, bin ich weit in der Welt, habe ich Verlangen, Thüringer Wald nur nach dir." Die Dampfbahnfreunde hätten nichts dagegen, wenn möglichst viele Touristen der Sehnsucht nachgeben und die Gegend besuchen würden, am besten natürlich mit der Bahn. *Jochen Frickel*

Aus dem in Aufarbeitung befindlichen Di, wie er im Jahre 1954 noch im Einsatz stand, fällt der Blick am 14. September 1997 auf eine Re-Design-Silberling-Garnitur mit 213.

10

P 3066 (30,1) 3. Klasse
Arnstadt Hbf—Schleusingen

Höchstgeschwindigkeit **75** km/h,
Plaue-Ilmenau **50** km/h,
Ilmenau-Schleusingen **40** km/h
bis Ilmenau Pt 37.17 (78 0—10),
ab Ilmenau Gt 55.17 (94 5—18)

Last **150** t,
ab Stützerbach **120** t

Mindestbremshundertstel **56**
Rennsteig-Schleusingen **81**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Arnstadt Hbf▼	—	—	**4**22					
1,4		Arnstadt Süd Hp (u)	—	—	24	2,2	2,0			
0,9		Bk Goerdelerdamm	—	—	25	0,9	0,8	9,9 / 8,7		
6,0		**Plaue** (Thür)	**4**32	2	34	6,8	5,9			
7,3		Martinroda	45	2	47	10,9	9,9			
3,0		Geraberg	53	1	54	5,4	4,7			
1,7		Elgersburg	58	2	**5**00	3,7	3,2			
3,0		Ilmenau-Roda Hp (u)	**5**05	1	06	4,7	4,5			
4,2		**Ilmenau**	14	8	22	7,5	7,0			
1,3		Ilmenau Bad Hp (u)	25_5	0,5	26	3,2	2,5			
3,3		Manebach	32_5	1	33_5	6,6	5,7			
5,2		Stützerbach	45_5	2,5	48	12,0	9,2			
4,4		**Rennsteig▼**	$\mathbf{6}02_5$	8,5	**6**11	14,0	11,0			
1,9		Schmiedefeld a R	15	4	19	4,0	3,6			
3,7		Thomasmühle Hst (u)	—	×	26	6,5	6,2	13,3 / 12,7		
3,9		Schleusinger Neund	33	3	36	6,8	6,5			
4,3		Hinternah	45	1	46	8,5	8,1			
1,8		Schleusingen Ost Hp (u)	49_5	0,5	50	3,5	3,3			
2,0		**Schleusingen**	**6**56	—	—	5,7	5,4			
59,3										

Abbildung: Buchfahrplan Rbd Erfurt, Slg. M. Kurth

1954 war ein Zug zwischen Ilmenau und Schleusingen eine Stunde und 42 Minuten unterwegs. 1997 betrug die Fahrzeit nur noch eine Stunde und drei Minuten.



Die steilstreckentaugliche 94 1538 der Eifelbahn beim Entschlacken: Sie kam mit einem Sonderzug und blieb das ganze Wochenende.



Im Rahmenprogramm führte ein spezieller Trupp der Bahngesellschaft CFL das Aufgleisen einer vierachsigen Diesellok vor, die für die Show herhalten musste.

Neu, Alt und Neualt kamen zum letzten Depotfest im alten Bw Luxemburg. Von der ME 26 über 94 1538 bis zur 55 19 mit neuem Kessel gab es viel zu sehen.

Adieu Bw,

Leider hatte der Wettergott kein Einsehen und weinte fast das ganze Wochenende um das vom Abriss bedrohte Bw Luxemburg – am Sonntag nahezu ohne Unterbrechung. Zweimal musste die Veranstaltung, die ursprünglich bereits vor einem Jahr stattfinden sollte, schon verschoben werden. Am Wochenende des 27. und 28. April wurde schließlich das Bw Luxemburg zum letzten Mal in seiner bisherigen Form für das Publikum geöffnet.

Die in die Jahre gekommene Anlage muss vermutlich bis Jahresende einem Neubau weichen. Die beiden alten Ringlokschuppen genügen nicht mehr den Ansprüchen moderner Instandhaltung und werden durch zeitgemäße Wartungshallen ersetzt. Grund genug, nochmals das weitläufige Gelände zur Schau zu stellen, zu der auch drei Sonderzüge aus Deutschland eintrafen. Verschiebungsgrund und gleichermaßen aktueller Anlass war die Rückkehr der Dampflok 5519 aus Meiningen, die dort eine Überholung erfuhr und einen neuen Kessel erhielt. Zwar hat 5519 seit ihrer Fertigstellung im März bereits eine Fahrt nach Paris unternommen, den Schaulustigen wurde sie jedoch an diesem Wochenende erstmals hautnah präsentiert.

Die luxemburgische Baureihe 55, alias Reichsbahn-42, wurde im Jahr 1949 als eine von insgesamt 20 Neubauloks an die junge Staatsbahn CFL geliefert. Die Wiener Lokfabrik Floridsdorf baute die Dampfer aus Bauteilen für mehr als 100 Maschinen, die nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs noch auf La-

Der Star ist zurück: Dampflok 55 19 kehrte im Frühjahr aus Meiningen zurück und drehte nochmals ein paar letzte Pirouetten auf der Drehscheibe vor den alten Lokschuppen.



Foto: Peter Illert



Das Verdeck der Motor-Draisine war am verregneten Wochenende unverzichtbar.



Am einen Zugende die 5519 und am anderen der zweite Star: Lok 1604, eine von AFB unter Nohab-Lizenz gebaute Maschine.

Foto: Peter Illert

willkommen 5519

ger waren. 5519 kam nach Bettemburg und verkehrte unter anderem nach Luxemburg und Wasserbillig. Bereits 1961 machte zunehmende Elektrifizierung die Güterzugmaschinen der Baureihe 55 dort arbeitslos und die Fünfkuppler wurden nach Petange und Luxemburg, wie 5519, umbeheimatet. Neue Dieselloks der Reihe 1800 brachten bis 1964 das endgültige Aus für den luxemburgischen Dampfbetrieb. Der Gemeinde Bettemburg und ihrem damaligen Bürgermeister ist es zu verdanken, dass eine 55 überlebte. Ab 1965 stand 5519 für 22 Jahre als Denkmallok in der kleinen

Ein letztes Stelldichein von Alt und Neu an bald historischer Stätte

Gemeinde. 1987 entschloss man sich, die Lok zu restaurieren, und dafür wurde der Verein „5519 a.s.b.l." gegründet. In vier Jahren steckten Vereinsmitglieder 7000 Arbeitsstunden in die Restaurierung und dann kam der Mauerfall den Luxemburgern zu pass: Plötzlich bot sich die Möglichkeit, die Dampflok, fachgerecht betriebsfähig aufarbeiten zu lassen. Im Dezember 1991 war es soweit und man konnte aus Meiningen die stolze Lok abholen, die heute eine von zwei, die andere ist eine polnische Ty3 aus Wolsztyn, verbliebenen betriebsfähigen Maschinen der Baureihe 42 überhaupt und Luxemburgs letzte Dampflok ist. Vergangenes Jahr war ein neuer Kessel fällig, einer der Gründe für die zweimalige Verschiebung des Bw-Festes.

Neben dem großen Fünfkuppler waren beim Tag der offenen Tür aber noch mehr Dampfloks zu bestaunen: Besonders die kleine, auf Hochglanz polierte Cockerill-Stehkessellok 503 des Vereins „Train 1900", der gemeinsam mit „5519 a.s.b.l." und der CFL Veranstalter war, erweckte viel Aufmerksamkeit. Lok 503 wechselte sich mit Dampflok 5 desselben Vereins dabei ab, den kostenlosen Pendelzug aus historischen Personenwagen zwischen Bw und dem Hauptbahnhof des Erzherzogtums zu ziehen. An der großen Fahrzeugschau, bei der lobenswerterweise alle Loks innen zugänglich waren, beteiligten sich neben der CFL, die ihren Fuhrpark und den neuen Fahrsimulator zur Schau stellte, auch Nachbar-Bahnen: Die DB AG war mit der Baureihe 185 und dem Neigetechnikzug 612 vertreten, die belgische SNCB beteiligte sich mit einer neuen Diesellok der Serie 77 und einem modernen Triebwagen. Die französische SNCF schickte ihre modernsten Lok-Exponate 36008 und 427001 ins Nachbarland. Trotz des schlechten Wetters kamen ein paar 1000 Besucher, auf die ein reichhaltiges Programm wartete, ins alte Bw Luxemburg.

Peter Illert/Stefan Alkofer



Die ausgestellten Fahrzeuge konnten auch innen besichtigt werden. Lokführer erklärten die Funktion der modernen Maschinen.



Auch der Verein Train 1900 trug seinen Teil zur Veranstaltung bei und übernahm die Pendelzugleistungen zwischen Bw und Bhf Luxemburg.



Fotos (6): Stefan Alkofer

Für die Kleinen gab es neben Würsteln auch eine eigene Miniatur-Dampfbahn.



Blumen zum Eintritt in den Unruhestand: Günther Marschall, mit Leib und Seele Eisenbahner, bleibt im Verein aktiv.



Letzter Dienst für die Deutsche Bahn AG: Mit 112 142-5 vor dem Interregio 2333 erreicht Günther Marschall am 27. März 2002 den Dresdner Hauptbahnhof.

Abschied nach knapp 33 Jahren unfallfreien Fahrdienstes für Günther Marschall: Dem Platz am Regler bleibt der bekannte Lokführer aber auch künftig treu.

Marschall, vorwärts!

An die 40 Menschen tummeln sich am 27. März 2002 gegen 15 Uhr auf dem Bahnsteig 14 des Dresdner Hauptbahnhofs. Sie alle warten auf den Interregio aus Oldenburg, für einen nachmittäglichen Mittwoch höchst ungewöhnlich. Noch ungewöhnlicher: Sie harren eines einzigen Mannes.

Um 15.06 Uhr ist es soweit: 112142-5 läuft mit dem IR 2333 ein. Lokführer ist Günther Marschall. In die in der Mittelhalle wartende Gruppe kommt Bewegung. Es sind Freunde und Bekannte aus Chemnitz und Dresden sowie DB-Kollegen, die Marschall am Ende seiner letzten Dienstfahrt einen würdigen Empfang bereiten.

Knapp 33 Jahre unfallfreien Fahrdienstes, erst bei der Reichsbahn, die letzten Jahre bei DB Reise und Touristik, liegen hinter Marschall, als er an diesem Tag den Führerstand verlässt.

Der Abschied kommt früher als ursprünglich vorgesehen. Bis 2001 konnte Marschall seinen Dienst in Chemnitz antreten, seither aber ist bis zu diesem 27. März Dresden Ort des Einsatzbeginns. „Bei den unmöglichen Dienstzeiten musste man ja mit dem Auto fahren, weil so früh oder so spät einfach keine Züge unterwegs sind. Und da war ich dann jeden Tag noch so drei bis vier Stunden zusätzlich unterwegs. Das war schon belastend. So habe ich mich bei nächstbester Gelegenheit in den Vorruhestand versetzen lassen", erklärt Günther Marschall.

Dass daraus wohl eher ein Unruhestand wird, ist allerdings abzusehen. Schließlich ist Günther Marschall nicht irgendwer, sondern seit vielen Jahren in der sächsischen Museumsbahnsze-



Fotos: (V.lks.) Andreas Seidel, Klaus Habermann, Andreas Kühnel

Standesgemäße Heimfahrt: Mit 50 3648-8, dem Zugpferd des Vereins Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, nähert sich Marschall dem Museums-Bw.

ne aktiv und bestens bekannt. Mit dem Rollwagen, der 38 205, verband ihn beispielsweise nicht nur sein Vollbart, den er sich eigens für die vorgesehenen Nikolausfahrten hatte stehen lassen. Außerdem „sah man den Dreck im Gesichte nicht so, das brachte bei zeitigem Dienstbeginn doch eine Zeitersparnis", schmunzelt der altgediente Reichsbahner.

Als der sächsische Rollwagen 1998 auf Abschiedstour ging, löste Marschall sein Versprechen ein, sich den Bart abzunehmen, „wenn die Mühle nicht mehr fährt!" Kaum war der Bart ab, stellte Ehefrau Inge erfreut fest: „Günther, Du siehst zehn Jahre jünger aus!"

Das Dampflokführer-Handwerk hat Günther Marschall von der Pike auf gelernt. Nach der Lehre im Reichsbahnausbesserungswerk begann für ihn im August 1965 die Heizerausbildung im Bahnbetriebswerk Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf. Sein erster Dienst führte Marschall mit der 44 056 und einem Kohle-Leerzug nach Borna. Nachdem er auf die rechte Führerstandsseite gewechselt war, stand er bei Maschinen der Baureihen 44, 58, 86 und 94 am Regler und war von Chemnitz nach Borna, Wahren, Riesa und Zwickau sowie auf den Erzgebirgsstrecken unterwegs.

Auf der Lokfahrschule in Drebkau lernte Marschall, auch mit Dieselloks umzugehen. Der Aktionsradius vergrößerte sich:

Hochgedient: Vom Lokputzer übern Heizer bis zum Meister des „Dampfautos"

Mit der 132 fuhr er als einer der „Lorenheinis", wie die Hilbersdorfer etwas abfällig von den Personalen des seinerzeitigen Bw Karl-Marx-Stadt-Hauptbahnhof genannt wurden, sogar die Städteexpresszüge mit ihren bis zu 15 Wagen.

Die E-Lok-Ausbildung konnte der Chemnitzer erst Anfang der 90er-Jahre machen. Er hatte sich zwar einige Male beworben, „aber irgendjemandem hat offenbar meine Nase nicht gefallen", meint Marschall rückblickend. Ein letztes Mal drückte er 2001 die Schulbank, um auch die 101 noch fahren zu dürfen.

Zur Pflegegruppe der 75 515 und 38205 in Hilbersdorf stieß Marschall 1982: „Nachdem ich mich ein Jahr mit Lokputzen bewährt hatte, durfte ich im Frühjahr 1983 vor einem Sonderzug der Intraflug meinen ersten Dienst als Heizer auf dem Rollwagen leisten. Ich wurde offenbar für gut befunden und so war ich ab Sommer 83 auf der Lok auch als Lokführer unterwegs."

1990 hob Marschall den Verein Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf mit aus der Taufe. Vereinszugpferd ist derzeit die 50 3648-8, die Marschall am 7. April 2001 nach erfolgter Hauptuntersuchung aus Meiningen abholte.

Und nun ruft die Lok an diesem 27. März nach ihrem Günther. „Was ist das?" Marschall klingt erstaunt. „Ich hab Dir doch versprochen, dass ich Dich von Deinem letzten Dienst abhole", grient Freund Wolfgang Fischer, genannt „FiWo", und ergänzt: „Ich hab eben das Dampfauto genommen. Such Dir's aus, ob Du auf der Lok oder im Barwagen fährst!"

Und so steht Günther Marschall auf der Heimfahrt wieder am Regler, garantiert nicht das letzte Mal! *Klaus Habermann*

Paul-Heine-Effekt: In den 50er-Jahren war das Groß-BW Leipzig Wahren Zentrum der 500- und 100 000-km-Bewegung. Heute blockieren Bäume die Schuppentore. Das Bw Leipzig Hbf West hatte da mehr Glück.

TEIL 5

Mitten

25. Mai 1978: Bis zuletzt waren die Leipziger 03, hier 03 2176-0 vor Schuppen II im Bw Hauptbahnhof West, in gutem Zustand.



in Deutschland


Foto: Wolfgang Müller

In der Messestadt Leipzig unterhielt die Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft (MLE) von Anfang an kleinere Lok- und Wagenschuppen. Sie dienten vor allem als Unterstände der letzten Züge eines Tages. Vergleichsweise großzügig bemessen waren die Lok-Behandlunganlagen. Trotz der Nachbarschaft von Dresdner und Thüringer Eisenbahn gab es kaum Platzprobleme. Alle Leipziger Bahnhöfe waren Kopf-Stationen, die Gleisanlagen im Vorfeld gen Norden verknüpft.

Bis zur Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert erfolgten mehrfach Umbauten und Erweiterungen, zum Teil parallel zu den Baumaßnahmen an Empfangs- und Verwaltungsgebäuden. Rund um das Stadtzentrum waren derweil mit Berliner, Eilenburger und Bayerischem Bahnhof weitere Einzelbahnhöfe entstanden. Dieses dezentrale System erwies sich dem steigenden Verkehrsaufkommen schon bald nicht mehr gewachsen. Leipzigs Stadtväter und die beteiligten Staatsbahnen zeigten sich einsichtig, was ab 1900 zum fast totalen Neubau der Bahnanlagen mit einem zentralen Hauptbahnhof führte.

In diesem Zusammenhang entstand in Wahren auch das K.P.E.V.-Bahnbetriebswerk. In der damals noch eigenständigen Gemeinde nordöstlich von Leipzig hatte es bereits seit dem 1. August 1884 an der ehemaligen MLE-Strecke einen Haltepunkt gegeben. In Wahren errichteten die Preußen nun ei- →

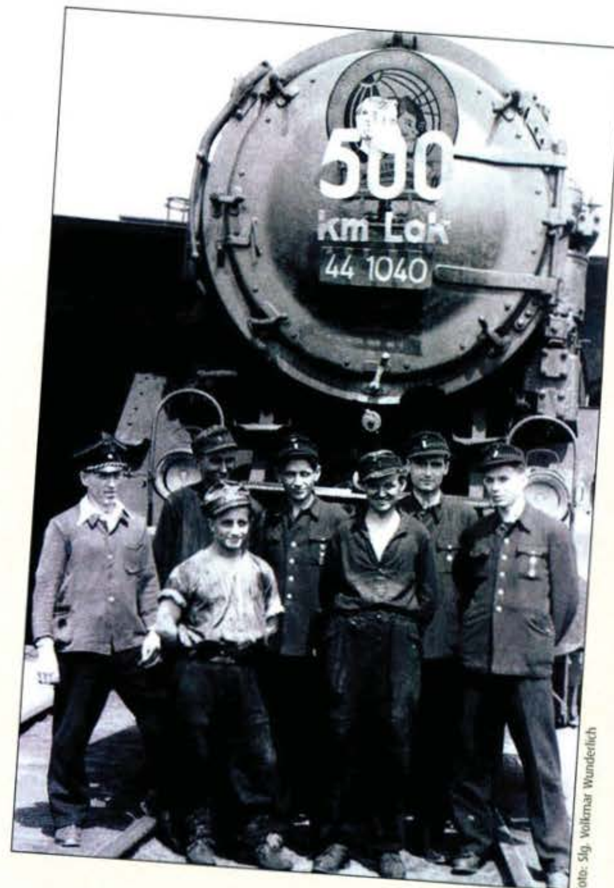


Foto: Slg. Volkmar Wunderlich

500-km-Bewegung: Die erste Wahrener Jugendlokbrigade unter Leitung Karl Fritzsches (1.v.lks.) am 17. Mai 1950.

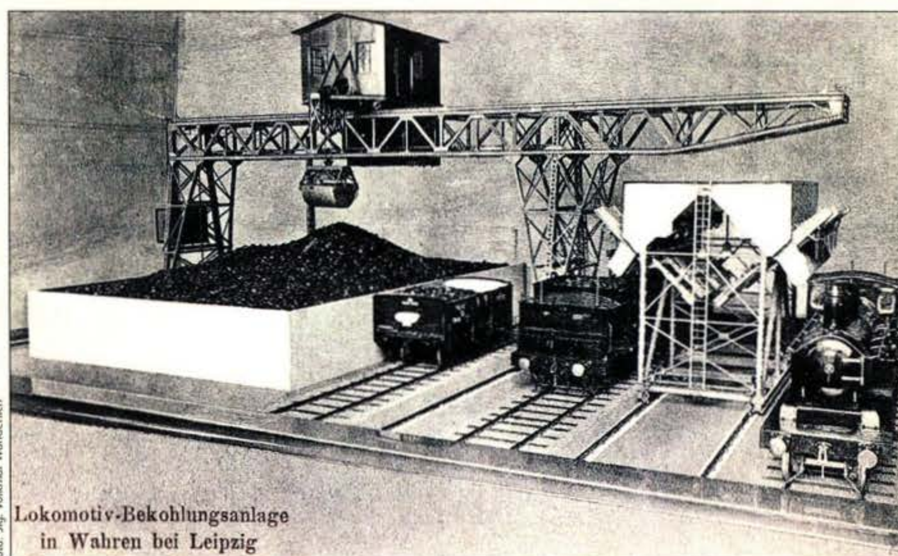

Lokomotiv-Bekohlungsanlage in Wahren bei Leipzig

Foto: Slg. Volkmar Wunderlich

Dieses Modell der Wahrener Bekohlung stand vor dem Ersten Weltkrieg in Berlins Königlichem Verkehrs- und Baumuseum.



Foto: Gerald Rach

Abschiedsstimmung: Die letzten vier Taigatrommeln der Baureihe 220 harren in Wahren am 8. Dezember 1995 ihres Abtransports zum Verschrotten.

Zuvor schon als Langläufer „Columbus" berühmt, war 44116 als „Junger Pionier" die allererste in Wahren auf Kohlenstaubfeuerung umgebaute Lokomotive.

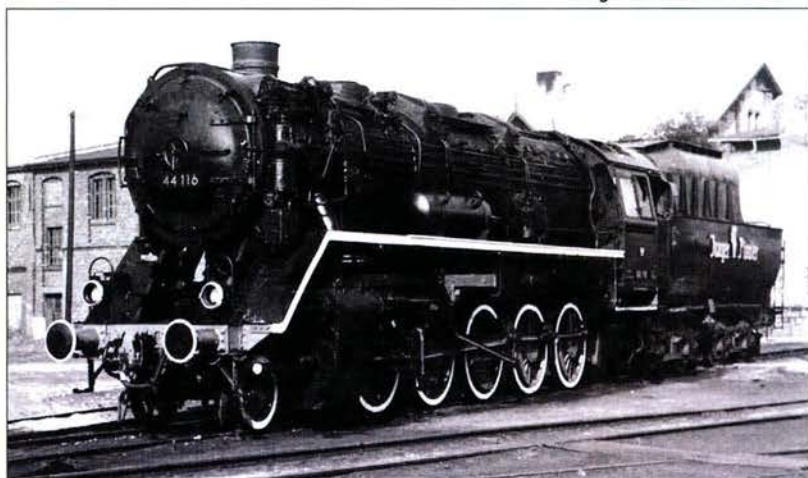


Foto: Slg. Volkmar Wunderlich

nen großen Rangierbahnhof und nördlich, parallel zu diesem zwischen 1902 und 1905 ein Groß-BW, das vor allem Güterzuglokomotiven beheimaten sollte.

Der große Rundschuppen I mit seinen 24 Ständen von je 20 Metern Länge blieb bis 1934 unverändert. Erst mit Stationierung der Baureihe 44 mussten zwölf Stände verlängert werden. Der Rundschuppen II mit ursprünglich 16 Ständen erfuhr bereits 1914 mit der beginnenden ersten Streckenelektrifizierung eine Erweiterung um vier Stände. Verwaltungsgebäude, Lok- und Wagenwerkstatt, Kohlebunker und Groß-Bekohlungsanlage komplettierten die BW-Bauten. Ein Modell der Maßstäbe setzenden Groß-Bekohlung war damals im Königlichen Verkehrs- und Baumuseum in Berlin zu bewundern.

Die Wasserversorgung erwies sich anfänglich als problematisch, lag doch das BW-Gelände nicht im Versorgungsbereich der Wasserwerke. Mehrere Tiefbrunnen brachten wegen der Absenkung des Grundwasserspiegels durch den einsetzenden Braunkohle-Tagebau nicht die gewünschten Ergebnisse. Erst ab 1946 war durch die direkte Entnahme aus dem beim Bau des Hauptbahnhofs aus einer Kiesgrube entstandenen Auensee die Wasserversorgung in Menge und Qualität zufriedenstellend gesichert. 522000 Kubikmeter verbrauchte das BW Wahren 1956. Mit dem Ende der Dampflokzeit änderte sich die Wasserqualität des Auensees dramatisch: Ohne den Umwälzeffekt kippte das stehende Gewässer biologisch um, so dass schließlich sogar ein Badeverbot erlassen werden musste.

Während der Länderbahnzeit waren in Wahren zunächst hauptsächlich Lokomotiven der Gattungen G 3, G 5, G 8, T 9, T 13 und schließlich auch T 16 beheimatet. G 10 und G 12 kamen Anfang der 20er-Jahre hinzu. Die ersten Maschinen der Einheitsbauart, Dreischläger der Baureihe 44, zogen 1934 in den Rundschuppen I ein. Ab 1939 folgten 50 und 52. Die E-Lok-Traktion war bis 1945 durch die Baureihen E 71, E 77, E 75, E 44, E 93 und E 94 in Wahren vertreten.

Am 10. April 1945 wurden bei einem schweren Luftangriff große Teile des Bahnbetriebswerks zerstört. Wie durch ein Wunder kamen beide Wassertürme und die zwei Drehscheiben mit leichten Schäden davon. Die Aufräumarbeiten waren noch nicht abgeschlossen, als wenige Tage später ein mit

Rheostatanlage

Der DR dienten Rheostatanlagen zur möglichst optimalen Einstellung von Dieselmotoren dieselelektrischer Lokomotiven. Das wirkte sich auch bei den Maschinen der BR 120/220 und 130/230/232 günstig auf den Verbrauch aus. Zunächst wurden die Fahrmotoren abgeklemmt und zur Lasteinstellung die Rheostat-Aggregate angeschlossen. Sie basieren auf dem Prinzip, mittels Schleifkontakts einen regelbaren Widerstand zu erzeugen, der dem Generator die unter Belastung entstehende Energie abnimmt. Je nach Wärmeableitungsbedarf wurden die Elemente, einem Tauchsieder ähnlich, in eine Flüssigkeit getaucht oder angehoben. Die Anlage im Bw Wahren war von 1972 bis 1994 in Betrieb.

Aus „Columbus“ wird „Junger Pionier“: 44 116 Wahrens erster Stauber

Foto: W.Bahnert

Seltener Schnappschuss aller drei Traktionsarten: 03 2176-0 passiert mit D 563 bei der Einfahrt in den Leipziger Hauptbahnhof 254 056-5 und 118 078-5.

Seeminen beladener Güterwaggon auf dem Rangierbahnhofsgelände in die Luft flog.

Die Transportaufgaben der frühen Nachkriegsjahre realisierte Wahren fast ausschließlich mit Loks der BR 44, 55 und 58. Die angespannte Lage wurde noch verschärft, da mehrere Maschinen einschließlich ihrer Personale für die Lok-Kolonnen abgestellt werden mussten, die Reparationsgüter in die Sowjetunion zu verfrachten hatten.

Anfang der 50er-Jahre wurde Wahren zum propagandistischen Vorzeigeobjekt der jungen DDR: Die 500-km- und die 100 000-km-Bewegung, auch Paul-Heine-Bewegung genannt, lieferten willkommene Schlagzeilen. Die Grundidee des Lokführers Paul Heine beruhte auf einem effektiveren Lokeinsatz und der Einführung eines auch aus heutiger Sicht durchaus noch modernen Logistiksystems für den Güterverkehr. Im Rahmen der 500-km-Bewegung entstand 1950 im BW die erste Jugendlokbrigade unter Leitung Karl Fritzsches. Fritzsche, der zuvor mit dem Initiator Paul Heine auf dessen Maschine gefahren war, präsentierte sich mit seinen sechs Jungbrigadisten am 17. Mai der Presse.

Berühmt wurden Heine und seine Lok „Columbus“, die keine zehn Jahre später als erste Wahrener Maschine auf Kohlenstaubfeuerung umgebaute und dem damaligen Zeitgeist entsprechend als „Junger Pionier“ beschriftete 44 116, mit den Langläufen bis nach Warschau.

Hans-Joachim Schneider, Reichsbahnoberinspektor im Ruhestand, kann sich noch lebhaft an jene Jahre erinnern: „Ich habe →



Foto: Slg. Wolfgang Müller

1938 paradiert 01 225, als letzte ihrer Gattung gerade im Bw Leipzig Hauptbahnhof West in Dienst gestellt, auf der Drehscheibe I.



Foto: Slg. Wolfgang Müller

E 1831 vor Schuppen I im Bw Leipzig Hbf West. Da der Schuppenbereich auch 1938 nicht verdrahtet war, übernahm E-Lokschlepper E3 die Rangieraufgaben.



Erinnern auch 2002 noch an die Dampflokzeit des Bw Leipzig Hauptbahnhof West: Besandungsturm, Wasserkran und Schlacke- oder Untersuchungsgrube.

von 1950 bis 1952 im BW Wahren gelernt." Der angehende Schlosser machte seine ganz persönlichen positiven Erfahrungen mit Paul Heine: „Er hat es fertiggebracht, dass wir in der Lehrwerkstatt nicht mehr Holzschuhe tragen mussten, sondern hohe, ungegerbte Lederschuhe bekamen und jeden Sonnabend gab's für jeden von uns fünf Lehrlingen ein Dreipfundbrot und einen Liter Milch, ohne Marken!"

Das Versorgungsproblem machte in jenen Jahren auch vor Wahrens Dampflokomotiven nicht Halt: Fehlende eigene Steinkohlenvorkommen, die als kaum brennbar eingestufte und hinter vorgehaltener Hand „Stalins zweite Rache" genannte Kohle aus dem Donezbecken und der niedrige Brennwert der heimischen Braunkohle führten dazu, dass die neue wendlersche Kohlenstaubfeuerung auch in Wahren erfolgreich umgesetzt wurde. Nach 44 116 und 58 1993 wurden weitere Maschinen beider Baureihen umgebaut. Zeitweise war ein Drittel des Dampflokbestands kohlenstaubgefeuert.

„Auf den Staubern bin ich nicht gefahren", erzählt Hans-Joachim Schneider, nach dem Fachschulbesuch ab 1959 Lokführer in Wahren. Aber sonst hat er so ziemlich alles bewegt, was das Heimat-BW bereitstellte: 94, 55, 89, 44, 58, 52 und 50, die E 77, E 44, E 94, E 95, E 11, E 42, 243 und 250 sowie die Dieselloks der DR-BR 101, 102, 106 und 120.

Mit dem Aufgehen beider deutscher Staatsbahnen in der DB AG und dem Zusammenbruch des Güterverkehrs war's um das Bw Wahren geschehen: Mit dem letzten

Im Westen etwas Neues: Hochmoderner Fahrsimulator am 143-Standort

Akku-Schleppfahrzeuge wie ASF 76 sind auch 2002 gefragt. Aus eigener Kraft kommen 143 226-9, 143 959-5 und 101 115-4 nicht aus dem Schuppen I.

Loktransport am frostigen 8. Dezember 1995 – 232 672-6 schleppte die vier Taigatrommeln 220 369, 312, 353 und 364 zum Verschrotten nach Güsten – verlosch das Leben. „Vor den Schuppentoren wachsen Bäume, selbst in der Drehscheibe wuchert die Natur", klingt Wehmut aus Schneiders aktueller Zustandsbeschreibung.

Dieser gänzliche Niedergang blieb dem BW Leipzig Hauptbahnhof West erspart. Nur Schuppen II auf der Westseite ist stillgelegt. Der heutige Betriebshof beheimatet nach wie vor Loks der BR 143, deren erste Vertreterinnen 1985 als 243 ins Bw kamen. In der neu bezeichneten, noch immer gepflegt wirkenden Betriebsstelle der DB AG werden neben Maschinen dieser Baureihe auch Nahverkehrswagen instandgesetzt. Außerdem verfügt man über einen hochmodernen Fahrsimulator für die Triebfahrzeugführerausbildung. Des historischen Erbes hat sich die BSW-Gruppe „Historische E-Lok" unter Leitung Wolfgang Müllers angenommen.

Das Groß-BW für Personenzuglokomotiven entstand als Ersatz für die abgerissenen K.P.E.V.-Betriebshöfe und -Werkstätten 1903 bis 1908 auf dem Gelände des ehemaligen Berliner Bahnhofs mit zwei sich gegenüber liegenden Halbrundschuppen. Der westliche erhielt 22, der östliche 25 Stände. Von Länderbauarten wie der preußischen S 3, der S 5.2, der S 10.1 und S 10.2, der P 8, der EP, über den ET 41, die E 17, E 04, E 05, die E 18 zu den ersten leichten Pazifiks der BR 03, hernach den 01 für den schweren Schnellzugdienst, den 1940 in Dienst gestellten Stromlinienloks 01.10, den Kriegsloks der BR 41 und 52, den Reko-03.10 bis zur Neubau-65 aus Babelsberg, den E 11 und E 42 sowie 250 und 243: Das Groß-Bw beheimatete in seiner Geschichte Triebfahrzeuge, die im gehobenen Reisezugdienst einen Namen hatten.

Was den Wahrenern die „Columbus", war dem BW Hbf West übrigens die „Reservistenlok Fidel Castro", ebenfalls ein sozialistisches Propaganda-Vehikel.

Rainer Schaefer/Karlheinz Haucke

Letzter Teil im September-Heft



Fotos (3): R. Schaefer

Moderne Zeiten im Bh Leipzig Hauptbahnhof West: Doppelstocktriebzug 445 001-1, hier am 3. Mai 2002, dient seit Sommer 2001 Schulungszwecken.



Preisvorteil von 24 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

nur € 39,40



- **Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.**
- **Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (HEFT 13 € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.**
- **Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" erhalten Sie als Dankeschön.**
- **Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.**

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 54,30

- **Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn SCHULE und sparen nochmals € 4,70**
- **Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.**
- **Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.**

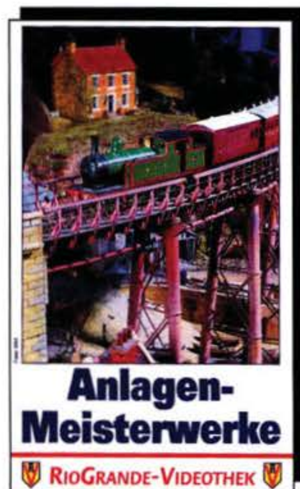


Wählen Sie ein ABO-Geschenk!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke“

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder...

LEXIKON „Erfinder und Erfindungen“

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen“ – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe“ bis Z wie „Zweisystemlokomotive“.



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim **MEB-Verlag, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried** schriftlich widerrufen. Die Frist beginnt 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 39,40
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 54,30

6/2

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der
☐ **aktuellen Ausgabe**
☐ **ab Heft....../2002**

für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 39,40 bzw. € 54,30. Die Preise für Österreich, Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ **das Lexikon „Erfinder und Erfindungen“**
☐ **das Video „Anlagen-Meisterwerke“**
Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ **Kleines Abo**
☐ **Großes Abo**

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine **und** die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung.**
Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!

Abo-Nr.:

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Im Netz der Spinne

Uwe Poppel, Sigurd Hilkenbach: Ein Jahrhundert Berliner U-Bahn in Streckenplänen und Fotos. Jaron Verlag, Berlin 2002. ISBN 3-89773-049-9, 76 Seiten, zahlreiche Sw- und Farbfotos. Preis: 19,90 Euro.



● Berlin – unbestritten Deutschlands einzige Metropole und das Panoptikum der nationalen Geschichte. Die Stadtentwicklung ist an vielen Orten zu erforschen. Besonderes Exempel und deutliche Projektion des vergangenen Jahrhunderts ist die Entwicklung des U-Bahn-Netzes der Stadt, das dieses Jahr auf 100 ereignisreiche Jahre zurückblicken kann: Von der schnell wachsenden Kaiserstadt, die dringend ein modernes Nahverkehrskonzept benötigte, über die lebendigen 20er-Jahre, Drittes Reich, Zusammenbruch, Teilung der Stadt bis zur Wiedervereinigung. Alle Phasen der jüngeren deutschen und Berliner Geschichte spiegeln sich in Deutschlands ältester U-Bahn wider. Die Autoren fassen sich bei ihrem Text etwas kurz, aber wer tiefer in die wissenswerte Historie des Hauptstadt-Nahverkehrs einsteigen will, findet am Ende zumindest eine ausführliche Literaturliste. Die zusammengestellten Fotografien in guter Qualität sowie die alten U-Bahn-Pläne, Netzspinnen genannt, sind auf jeden Fall sehenswert. *al*

● Fazit: Geschichte in Bildern mit zu knappem Text

Statistischer DB-Schnappschuss



Peter Christian, Rüdiger Block: Triebfahrzeug-Almanach 2002. Handbuch zur aktuellen Entwicklung des Triebfahrzeugbestands bei der DB AG. Verlag Bahn & Medien, Seevetal 2002. ISBN 3-936356-01-7, 192 Seiten, 65 Farb-, 35 Sw-Abbildungen. Preis: 24,80 Euro.

● Statistische Momentaufnahmen erfüllen bei entsprechender Distanz zur Gegenwart zweifellos einen wichtigen Zweck. Ihr aktueller Gebrauchswert schwindet allerdings nicht unbeträchtlich, sobald es sich um die zeitnahe Dokumentation eines im Umbruch befindlichen Triebfahrzeugparks wie desjenigen der DB AG handelt. Das Problem manch überholter Stationierungsangaben konnten auch Peter Christian und Rüdiger Block nicht lösen. Mussten dies auch nicht, weil ihre Übersicht den Stand vom 1. Januar 2002 wiedergibt. Aktuell freilich ist sie nicht, wie das Beispiel der Baureihe 140 besonders drastisch zeigt. Immerhin, die aufwendige, reich bebilderte Statistik mit bei dieser Datenmenge erstaunlich geringer Fehlerquote umfasst auch die S-Bahnen von Berlin und Hamburg sowie die Usedomer Bäderbahn. Und dank des prägnanten Jahresrückblicks wird der Strukturwandel offensichtlich. *hc*

● Fazit: Wie beim Wein steigt der Wert mit den Jahren

Südthüringer Querspange

Dr. Georg Thielmann: Die Strecke Zella-Mehlis – Schmalkalden – Wernshausen. Wachsenburgverlag, Arnstadt 2002. ISBN 3-935795-03-3, 120 Seiten, 110 Abb.. Preis: 17 Euro.



● 30 Kilometer lang, vier Tunnel, etliche Brücken, Einschnitte und Höhendifferenzen von rund 285 Metern, durchschnittlich bei Steigungen nicht über 1:100: Die als Verbindung zwischen der Werra-Bahn und der thüringischen Eisenbahn von 1874 bis 1893 realisierte Strecke Zella-Mehlis – Steinbach-Hallenberg – Schmalkalden – Wernshausen hat ihren Reiz bis auf den heutigen Tag nicht verloren. Der Autor spannt in übersichtlichen Kapiteln den Bogen von den Privat- und Länderbahnanfängen über die Staatsbahnen-Zeiten bis zur aktuellen privaten Thüringen-Bahn. Streckengeschichte und -beschreibung, Betrieb und Betriebsmittel, Hochbauten und Sicherungswesen finden, wenn auch gelegentlich etwas knapp, ebenso Berücksichtigung wie wirtschaftliche Aspekte, Besonderheiten des Oberbaus und Anekdoten. Die ordentlich bebilderte Ausarbeitung runden ein Ausblick, die Zeittafel und Quellenangaben. *hc*

● **Fazit: Weiterer Mosaikstein der Thüringer Verkehrshistorie**

Außerdem erschienen

Kursbuch der Museumsbahnen

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2002. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke 2002. ISBN 3-928959-35-2, 150 Seiten mit 27 Sw-Abbildungen. Preis Euro 4,50.

Wie immer im April: Aufgelockert mit Schwarzweiß-Fotos ist das neueste Kursbuch des Lübbecker Verlages erschienen. 189 Museumseisenbahnen und Eisenbahnmuseen sind mit Fahrplänen, Öffnungszeiten, Fahrpreisen und eingesetzten Fahrzeugen vertreten, für alle Fans bei ihrer Freizeitplanung eine wertvolle Hilfe.

Volldampf in beiden Republiken

Georg Wagner (Hrsgb.): Mit Dampf durch Deutschland. Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn. Franckh-Kosmos-Verlag, Stuttgart 2002. ISBN 3-440-09152-X, 160 Seiten mit 393 Farbfotos und Textbeiträgen von Thomas Tschirner. Preis Euro 25.

Vereinigt in einem Band präsentiert Eisenbahnfotograf Georg Wagner die Neuauflage seiner längst vergriffenen Dampflokära-Klassiker „Deutsche Reichsbahn" und „Deutsche Bundesbahn".



Aus dem Schlot dringen kleine Rauchzeichen, während Lok- und Zugführer im Mai 1968 Details des Fahrplans diskutieren.

Damals

Im Januar 2002 wurde die frisch renovierte Empfangshalle des Darmstädter Hauptbahnhofs wieder eröffnet. In den 60er-Jahren lockte die Baureihe 65 Eisenbahnfans an.

„Enaus, enuff, eniwwer, enunner, enei." So lautete die Antwort des Zugbegleiters eines Nahverkehrszugs auf die Frage eines Fahrgasts, wie er im Darmstädter Hauptbahnhof zum Zug nach Erbach komme. Für unsere der hessischen Mundart nicht mächtigen Leser sei die hochdeutsche Übersetzung des Ratschlags niedergeschrieben: „Hinaus, hinauf, hinüber, hinunter, hinein."

Die Bahnsteige des Darmstädter Hauptbahnhofs sind über einen über der Schienenebene liegenden Quergang verbunden. Seit jeher bleibt dem Reisenden also ein Aufenthalt in dunklen Tunneln erspart. Der markante Poststeg gehörte zu den Wahrzeichen der ehemaligen hessischen Landeshauptstadt. Die geschickte Platzierung der Aufzüge an den nördlichen Enden der Zwischenbahnsteige verhinderte, dass sich Post und Passagiere ins Gehege kamen. Mit dem Umbau des alten Postamts wurde das denkmalgeschützte Bauwerk für die Post entbehrlich. Da sich Post, Bahn und Stadt nicht auf eine Nutzung einigen konnten, gammelte der Poststeg so lange vor sich hin, bis die DB aufgrund der

Mit verschlacktem Feuerbett ging's nur langsam voran



65 005 passiert mit ihrem Zug aus Dreiachser-Umbauwagen im Mai 1968 den mittlerweile abgerissenen Poststeg.



Der Bahnsteigwagen steht am falschen Ende des Zuges. Der Gepäckwagen befindet sich entgegengesetzt.

Fotos: H. Bittner



Foto: H. Bittner

Im April 1967 fährt 65 003 mit ihrem Nahverkehrszug aus dem Bahnhof Wiebelsbach-Heubach aus.



Auf ihrem Weg nach Wiebelsbach-Heubach schleppt 065 014 am 5. Juni 1970 auch noch einen G-Wagen.

schlechten Bausubstanz in den 90er-Jahren den Abriss anordnete. Bis zur Einstellung des Bahnpostverkehrs 1997 mussten die Post-Mitarbeiter mit E-Karre und Bahnsteigwagen den gefährlichen Weg quer über die Gleise nehmen.

Bis zur Ablösung durch Dieselloks gehörten die lange Zeit im Bw Darmstadt stationierten 65 zu den Stammloks der Personenzüge auf der Odenwaldbahn (KBS 555), wo sie sich die Dienste bis 1970 mit den Schlepptender-Loks der Baureihe 50 teilten. In Wiebelsbach-Heubach vereinigen sich die Streckenäste aus Darmstadt und Frankfurt und führen weiter in südlicher Richtung über Michelstadt und Erbach ins badische Eberbach/Neckar. Wer weiter nach Süden wollte, konnte beispielsweise in den Heckeneilzug Frankfurt – Stuttgart umsteigen. Der hohe Schwerpunkt der 65 machte die Fahrt zu einem besonderen Erlebnis. Heinz Döpcke, der auf den Maschinen als Heizer fuhr: „Die hat so geschaukelt, dass du im Odenwald aufpassen musstest, dass du nicht zum Fenster raus gefallen bist." Da es in Eberbach keine Anlage zum Ausschlacken gab, die Lok nur gedreht wurde und Wasser nahm, konnte es passieren, dass das verschlackte Feuerbett die Fuhre auf dem Rückweg nach Darmstadt nur mühsam die Steigungen bis zum Himbächel-Viadukt bewältigen ließ.

Noch bis Mitte der 70er-Jahre konnte der Eisenbahnfreund zum Schluss diesellokbespannte Garnituren aus dreiachsigen Umbauwagen mit zweiachsigem Vorkriegs-Packwagen beobachten. Auch wenn ein Besucher in den 70er-Jahren letztmals in Darmstadt war, findet er sich problemlos zurecht. Die Bahnsteighalle ist noch dieselbe, das Empfangsgebäude wurde nach der Restaurierung wieder schöner, und mit den neuen Bahnsteig-Aufzügen und der Ladengalerie mit Ausgang zur Weststadt auch benutzerfreundlicher.

Von Darmstadt aus konnte man in den frühen 70er-Jahren über Griesheim, Wolfskehlen und Goddelau-Erfelden nach Worms fahren. In Goddelau-Erfelden bestand Anschluss nach Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und Mannheim. Die 16 Kilometer kurze, zweigleisig ausgebaute Verbindung wurde von der Bevölkerung Riedbahn genannt, ein Name, der sich später für die von Frankfurt über Groß-Gerau und Lampertheim nach Mannheim führende Hauptstrecke einbürgerte. An die erste Riedbahn erinnert ein Ortsteil gleichen Namens, der zu Weiterstadt gehört. Der Personenverkehr auf der Kursbuchstrecke 315 e wurde am 26. September 1970 eingestellt und der schnurgerade verlaufende Streckenteil zwischen Goddelau und Griesheim abgebaut. Bis in die frühen 90er-Jahre bediente die Bahn mit einer Rangierlok im Griesheimer Gewerbegebiet einige Unternehmen zu deren voller Zufriedenheit. Im August 1977 machte die Strecke Schlagzei-

Geisterzug machte 1977 in Griesheim

Fotos (3): U. Breitmeier, Archiv Eisenbahn-Museum Darmstadt-Kranichstein

Das Fleischmann-Vorbild 065018 fuhr am 5. Juni 1970 durch einen Einschnitt bei Ober-Ramstadt.

len, als 21 gekuppelte Waggons, die sich ohne Lokomotive bei Darmstadt in Bewegung setzten, auf das Griesheimer Gleis geleitet wurden. Da die Strecke ein leichtes Gefälle aufwies, machten die mit Schotter beladenen Wagen erst Halt in einem Haus, das auf der ehemaligen Trasse nach Wolfskehlen stand. Die Bewohnerin des Gebäudes, die sich zum Zeitpunkt des Eintreffens des Geisterzuges glücklicherweise im Obergeschoss aufhielt, blieb unverletzt.

Die bereits in den 80er-Jahren projektierte, dringend notwendige Griesheimer Umgehungsstraße kreuzte die Bahntrasse nur einmal. Trotzdem gedachten die Verantwortlichen einen Übergang einzusparen, und so legte die Bahn die Strecke kurzerhand still und baute die Schienen ab.

Die Einsätze der 65 in Darmstadt endeten 1970 und damit im selben Jahr wie der Personenzugverkehr nach Griesheim.

Jochen Frickel



Am 2. Oktober 1969 rollte 065018 auf ihrem Weg nach Worms zwischen Darmstadt und Griesheim.

Darmstädter Umbauwagen-Züge im Modell

In einigen Monaten kann man diesen Zug in H0 komplett aus Fleischmann-Fahrzeugen zusammenstellen, wenn man den Pwi 27 statt des abgebildeten Pwi 28 erwirbt. Letzteren stellen Roco (44222) und Märklin (4316) her. Wechselstrombahner kaufen Fleischmanns 65 (1165). Der Wagenpark setzt sich komplett aus Märklin-Fahrzeugen zusammen. Die Artikelnummern lauten: 2x 4318, 4317, 4318 und 4315. Die 3yg-Wagen tragen zwar Epoche-IV-Beschriftung, doch in der Zeit um 1970 liefen Züge in Mischbeschriftung auch beim Vorbild. In N liefert Fleischmann die Lok (7065) und die B3yg (8099) und AB3yg (8098.) Einen Pwi muss Minitrix in Form des Pwi 23 stellen, da Fleischmann seinen Pwi 28 nur in DRG-Ausführung anbietet. Rocos 3yg-Wagen sind als Auslaufmodelle gekennzeichnet.

Foto: Frickel



Fleischmann 4065, 2x Roco 44252, Roco 44253, Roco 44252 und Roco 44222, alle in Epoche-III-Beschriftung.

Flucht nach oben



Foto: Archiv Armin Schmutz

Auf Inseln und zwischen Buchten errichteten die Briten ihre Kronkolonie. Viele Jahre war sie Dorn im Auge des übermächtigen Nachbarn China.



Wer einen Sitzplatz im oberen Stockwerk ergattert, kann auf preiswerte Sightseeing-Tour gehen.

Platz – knappes Gut in Hongkong, der ehemaligen britischen Kronkolonie: Menschen leben auf engstem Raum. Die Preise für Grundstücke erreichen die gleichen Höhen wie die darauf gebauten Wolkenkratzer. Einziger Ausweg seit langem ist die stetige Vertikalisierung der Stadt. Einmaliges Symbol für die eklatante Raumnot der Metropole sind seit 90 Jahren die bunten, Doppelstock-Straßenbahnen.

Wer heute in Hongkong landet, vermisst den aufregenden Anflug auf den alten Flugplatz Kai Tak, wo man vom Flugzeugsitz aus, knapp über den Hausdächern schwebend, Reisschale und Stäbchen an den Esstischen glaubte erkennen zu können. Der zeitgenössische Flugreisende gleitet heute fern der romantischen Hügellandschaft übers Wasser, bis plötzlich die Landepiste der künstlichen Flughafen-Insel unter dem Flügel auftaucht. Im Untergrund des riesigen Techno-Empfangsgebäudes wartende, moderne Flughafenzüge bringen Reisende aus aller Welt mitten ins Gewühl der Sieben-Millionen-Stadt, wo asiatische Tradition und Moderne auf engstem Raum erlebbar werden.

Als am 1. Juli 1997 die Hoheit über Hongkong wieder an die Volksrepublik China zurückfiel, verpflichtete sie sich, die Inselstadt samt dazugehörenden New Territories noch weitere 50 Jahre lang als spezielle administrative Region weiterzuführen. Eine sino-britische Gemeinschaftserklärung besagt, dass das politische, soziale und wirtschaftliche Gefüge beibehalten werde, außer in Fragen der Außenpolitik und der Verteidigung. Englisch bleibt nach wie vor neben Chinesisch offizielle Sprache und der Hongkong-Dollar bleibt an den US-Dollar gekoppelt – zum Nachteil der auf Schnäppchen hoffenden Touristen. Denn eine Rezession nach 1997 ließ die Preise so in die Höhe schnellen, dass es für gute Waren kaum noch große Einkaufsvorteile gibt. Die Hotelpreise zum Beispiel tummeln sich teils in astronomischer Höhe. Dennoch ist erstaunlich, was in letzter Zeit gebaut wurde und noch →

Die traditionelle Zweisprachigkeit Hongkongs tritt auch im Logo der Straßenbahn-Betriebe zu Tage.



香港電車有限公司
Hongkong Tramways Limited


Join today
請即加入!
www.asiamiles.com
42
申請熱線:2112 8888
www.i-cable.com
NORTH POINT
有線寬頻
一直在線嘅寬頻
Délifrance
ROLEX
NO ENTRY
GT 6998



In den eigenen modernen Werkstätten wurden nach und nach alle alten Trams auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.

immer gebaut wird. Ein Bummel entlang der Tsim-Sha-Tsui-Promenade auf Kowloon mit freiem Panoramablick auf die Insel beweist es. Die imposante und kompakte Skyline bietet tags eine Studie modernster Architektur, nachts ein fantastisches Lichtermeer farbiger Leuchtreklamen.

Die alten, grünen Fährboote der Star Ferry tuckern immer noch ununterbrochen zwischen Kowloon und Hongkong Island hin und her. Seit 1880 existiert diese Schiffsverbindung. Statt mit der schnellen U-Bahn unten durch zu fahren, lohnt sich die längere Schifffahrt

Verkehrschaos zu Lande, zu Wasser und in der Luft

allemal. Leider sind die alten, von Segeln angetriebenen Dschunken längst verschwunden. Doch das wilde Kreuz und Quer von der schwer beladenen Mini-Dschunke mit stinkendem Dieselmotor bis hin zum großen Container-Frachtschiff ist nicht minder interessant. Die Star-Ferry-Boote gehören zum Imperium der allmächtigen Hafengesellschaft „The Wharf (Holdings) Limited" unter der Leitung von Chairman Gonzaga Li. Zu seinem Reich gehört ein weiteres Relikt: Hongkongs Trambahn.

Am 30. Juli 1904 wurde Hongkongs einzige Straßenbahnlinie offiziell eröffnet. Zwar gab es bereits 1881 ein von Englands Königin abgesegnetes Gesetz, das die „Hongkong and China Tramway Company" zum Bau einer Straßenbahn ermächtigte, nur kaufte niemand Anteile. Von Kennedy Town sind es gerade 13,5 Kilometer, die über Hennessy und Des Voeux Road bis zum andern Endpunkt in Shau Kei Wan von einstöckigen Straßenbahnwagen befahren wurden. Die Neugierde der chinesischen Bevölkerung sei so groß gewesen, dass die Tramwagen bei Haltestellen jeweils von „Heerscharen durchwandert" wurden. Ein Taifun beschädigte 1906 drei Trams, eine wurde dabei schlicht in ein Haus geblasen. Die damaligen „coolies", (Tagelöhner) merkten bald, dass ihre Handwagen auf den Straßenbahnschienen viel leichter rollten, so dass für solche mit Tramspurweite ein Verbot erlassen werden musste.

Man schrieb das Jahr 1912, als die ersten Doppelstockwagen mit offenem Oberdeck der nun bereits Dividende zahlenden Straßenbahngesellschaft die Transportkapazität erhöhte. Ab 1914 fuhren diese auch über eine neu gebaute Schleife ins Happy Valley. Im Verlauf der 20er-Jahre erhielten die Doppelstöcker ein fest installiertes Dach, der Doppelspurausbau

In mühevoller Handarbeit werden die betagten Wagen modernisiert. Teakholz, Aluminium und viel Schweiß stecken in jedem Wagen.







Die Voll-Werbetrams sind inzwischen selten geworden: Asiens wirtschaftlicher Abschwung betrifft auch die Werbeetats der Großkonzerne.

Causeway Bay – Shau Kei Wan entstand, und eine Tagesleistung von 150 000 Passagieren wurde erstmals erreicht. Zur Steigerung der Kapazität beschaffte man später sogar Anhängerwagen, die jedoch nur knappe 20 Jahre eingesetzt wurden.

In den Jahren 1941 bis 1945 litt der Straßenbahnbetrieb unter Bombardierungen sowie der japanischen Besetzung. 1946 rollten aber im Tagesdurchschnitt bereits wieder 53 Wagen, nachdem am Schluss der Besetzung gerade noch 15 von 112 Wagen einsatzfähig gewesen waren. Als Folge der kritischen Versorgungslage erhiel-

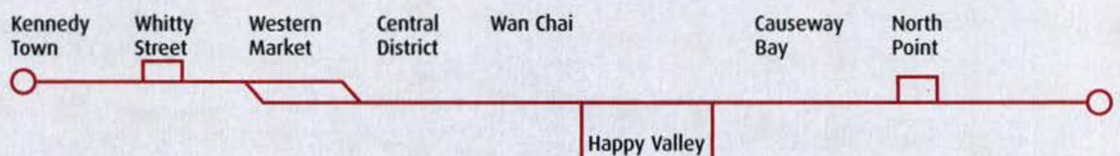
Große Teile des Lebens in Hongkong finden auf offener Straße in tropisch feuchtheißem Klima statt und mittendrin die alten Doppelstöcker.

ten die Angestellten der Stadtbahn damals statt Lohn tägliche Reisrationen zugeteilt. 1949 verkehrten wieder 120 Tramwagen im 40-Sekunden-Takt. Die ganze Strecke war auf Doppelspur ausgebaut, Türen wurden neuerdings mit Druckluft bewegt und ab 1950 waren alle Vehikel mit einer Luftdruckbremse ausgerüstet. Am 12. April 1964 dann der erste Unfall in 60 Jahren: Straßenbahn Nr. 136 entgleiste in Folge überhöhter Geschwindigkeit, rammte ein entgegenkommendes Auto und stürzte um.

1982, als die Eröffnung der Untergrundbahn Mass Transit Railway (MTR) bevorstand, prophezeiten Experten der Straßenbahn einen Verkehrsverlust von 45 Prozent. Der damalige Leiter von Hongkong Tramways Ltd, der Engländer John Carey, wurde mit dem Abbruch der einzigartigen Tram beauftragt. Unbeirrt ließ der langjährige Eisenbahner sofort drei Szenarien durchrechnen: Erstens Abbruch, zweitens Stilllegung unrentabler Teilstrecken und drittens effizientere Operation. Es stellte sich bald heraus, dass Buslinien die Leidtragenden waren. Hongkong Tramways verlor nur wenige Verkehrsanteile und legte ab 1985 sogar jährlich wieder um fünf Prozent zu. Dank der Beharrlichkeit Careys kämpfen sich die Doppelstöcker heute noch in dichter Folge mit Bimmeln und Hupen durch den chaotischen Verkehr.

Die in die Jahre gekommenen Doppelstöcker wurden nun unter der Leitung des Technischen Chefs Ted Wiggins, Engländer mit 35 Jahren Erfahrung bei British Railways, einer Verjüngungskur unterzogen. Nur das Fahrgestell, die Räder, die Steuerung aus den 30er-Jahren, immer noch bestens funktionierend, sowie diverse Metallteile und die Motoren fanden noch Verwendung. Auf dem Rahmen wurde das Holzgerippe des Kastens aus feinstem Teakholz neu aufgebaut und mit Aluminiumblech verkleidet. Die reinen Materialkosten beliefen sich auf umgerechnet rund 22 000 Euro pro Wagen. Nach zweijähriger Arbeit in den eigenen Werkstätten präsentierten sich die Wagen äußerlich leicht modernisiert und innen deutlich komfortabler. Und Hongkongs Commissioner of Transport, der die Konzessionen für Transportunternehmen wie Straßenbahn, Bus, Minibus und Fähren ausgibt, wird wohl auch in den nächsten Jahren nicht an der legendären Straßenbahn vorbei kommen. Eine Lizenz muss in Hongkong alle fünf Jahre neu beantragt werden. Dadurch können die Verantwortlichen →

Die Tramlinie von Hongkong



Eine Strecke, bis zu 163 eingesetzte Wagen im 40-Sekunden-Takt: Hongkongs Straßenbahn!

eine Preis- und Routenkontrolle ausüben.

Wer nach mehrjähriger Pause in Hongkong wieder Tram fährt, der staunt nicht schlecht: Die weiß behandschuhte Hand des Fahrers hebelt nicht mehr am alten Steuerrad hin und her. Die Hand, kaum bewegt, führt jetzt die Tram mittels Joystick und modernster Elektronik. Und statt Münzen in eine Box zu werfen, hält der gewiefte Reisende einfach sein „autoticket", eine aufladbare Chipkarte, vor einen Sensor und der Fahrpreis ist bezahlt. Diese Karte im Kreditkartenformat ist aufladbar und bei allen Verkehrsmitteln der Stadt gültig. Die Fahrpreise selbst sind bescheiden. Waren es 1994 noch 1,20 Hongkong-Dollar so sind es heute, nach zwei Preiserhöhungen zwei Dollar, oder umgerechnet etwa 29 Cent. Doch davon läßt sich kaum leben und deshalb wird die Außenhaut der Straßenbahnwagen intensiv vermarktet. Aber auch dabei gibt es Veränderungen: Bis 1997 waren beinahe alle Straßenbahnen vollflächig mit bunter Firmenwerbung unterwegs. Die Rezession veranlasste dann viele Firmen, ihre Tram aufzugeben. Ganzwerbung ist zwar weiterhin möglich, doch die individuelle Plakatwerbung auf den wieder im traditionellen Grün gestrichenen Wagen wurde allmählich zur Norm.

Man sieht die Tram vor lauter Werbung kaum: Auffallen ist im bunten Hongkong für Werbedesigner eine echte Herausforderung.



Das Gerippe ist alt, aber die Technik modern genug, um die nächsten Jahre im hektischen Verkehr der ostasiatischen Metropole mithalten zu können.

New Look – new feeling: Unter der Leitung des technischen Chefs, Steven S.Y. Chan, entstand in den eigenen Werkstätten die „Millenium New Tram" in Aluminiumbauweise. Vier Wagen sind bereits im Einsatz, fünf weitere im Bau. Mit ansprechender, moderner Form gleichen die Außenmaße den bisherigen Wagen. Im Innern sind sie hell und komfortabel eingerichtet, und die eingebaute Siemens-Elektronik garantiert ein angenehmes Fahrverhalten. Im Gegensatz zu den alten Trams, deren Gerüst alle 15 Jahre mit teurem Holz neu aufgebaut werden muss, verspricht man sich langfristig mit den neuen Wagen eine Kostenersparnis. Trotzdem sind die alten Straßenbahnen elektrisch neu verkabelt und ebenfalls mit Siemens-Elektronikbausteinen ausgerüstet worden. Auch hinter den

High-Tech Elektronik auf alten Fahrgestellen



Fotos (10): Armin Schmutz

Trotz sehr dichter Vertaktung sind Sitzplätze in der Straßenbahn, angesichts von rund 250 000 Fahrgästen pro Tag meist Mangelware.



Historischer Trambahnwagen mit halboffener oberer Plattform: Exquisite Möglichkeit einer Rundfahrt durch Hongkongs enge Gassen.

Kulissen ist unter neuem Management stark modernisiert worden. Nicht nur Personalplanung und Administration erfolgen mittels elektronischer Datenverarbeitung, sondern auch das Straßenbahnleit- und Planungssystem. Der Wagenführer schiebt bei Dienstantritt den sogenannten „electronic patch", ebenso eine Chipkarte im Kreditkartenformat, in einen speziellen Scanner und liest damit alle Angaben bezüglich Fahrplan und Fahrstrecke ins Bordsystem der Tram ein. Auf den programmierten Wendeschleifen werden dann die Weichen automatisch gestellt.

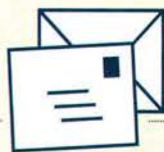
Geoffrey K.P. Lee, Senior Manager von Hongkong Tramways, weist auf den leichten Rückgang der jährlichen Passagiere von 93 Millionen im Jahre 1998 auf 86 Millionen im Jahre 2000 hin. Das ergibt immer noch stolze 235 000 Fahrgäste täglich für die 163 im Einsatz stehenden Wagen. Der Rückgang sei darauf zurückzuführen, dass etwa 50 Prozent der Bevölkerung von Kennedy Town die Insel verlassen hätten und in die New Territories gezogen seien. Hongkong-Chinesen können übrigens ohne weitere Formalitäten nach China reisen. Tausende tun das während ihrer Freizeit, um dort günstig einzukaufen, während Einwohner Chinas nach wie vor ein Visum für die Einreise nach Hongkong benötigen.

Durch verbesserten Kundenservice will Hongkong Tramways am Ball bleiben. So wird man bald einmal das sommerliche Waschküchenklima in der gekühlten „Millenium New Tram" aussitzen können. Im weiteren hofft T.K. Wong, General Manager von Hongkong Tramways, dass die Des Voeux Road im Zentrum Hongkongs bald zur Fußgängerzone erklärt werde. Es bleibt also genügend Zeit, Hongkongs Straßenbahn zu erproben. Die Aussicht vom Oberdeck verspricht Spannung und Abwechslung!

Armin Schmutz/al

Technische Daten

Länge	8.89 Meter
Breite	1.98 Meter
Höhe	4.50 Meter
Radstand (mitte Achse)	2.59 Meter
Spurweite 3'6" =	1.067 Meter
Achsen	2
Kasten alt	Teakholz-Aufbau und Blechverschalung
Kasten neu	Alubauweise
Motoren	2 zu je 25 kW
Stromart	550 Volt Gleichstrom
DC contactor	Siemens
PRC Programmable Logic Controller	Siemens
Geschwindigkeit	36 km/h
Gewicht	12 Tonnen
Kapazität	27 Sitzplätze Oberdeck 23 Sitzplätze Unterdeck bis maximal 89 Stehplätze
Anzahl Tramwagen	
■ Bauart nach 1987	160
■ Bauart nach 1949 (historisch) Nr 120	1
■ Partytram	2
■ Tram für Unterhaltsarbeiten unterwegs	1
■ New Millenium Tram	4
Total	168



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: *REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● Wechsel-Fehler

Betrifft: Test „Güterklasse A", Heft 5/2002

Im gesamten Artikel wird von einer Wechselstrom-Lok der Baureihe 150 mit serienmäßig eingebautem Digital-Decoder geschrieben. Im Mess- und Datenblatt aber steht unter der Rubrik Elektrik „Zweileiter-Gleichstrom" und „Digitale Schnittstelle: NEM 652". Mir ist unerklärlich, warum in diesem Artikel derartige Widersprüche beinhaltet sind. In einer Fachzeitschrift sollten derartige Fehler eigentlich nicht auftreten. **Andreas Jänicke, 04838 Sprotta-Siedlung**

Anmerkung der Redaktion: Der Hinweis auf die genormte Schnittstelle bedeutet, dass auch der Einsatz anderer Decoder möglich ist. Beim Stromsystem hätte es allerdings in der Tat Dreileiter- oder besser Dreischienen-Wechselstrom heißen müssen. Wir bitten, diesen Fehler zu entschuldigen.

● Unsinniger Luxus

Betrifft: „Maulwurfs-Haufen", Heft 6/2002

In keiner anderen Stadt käme man auf die Idee, die zum Flughafen führende Eisenbahnstrecke durch Heraussägen von Schienenstücken unbrauchbar zu machen. In der Landeshauptstadt Erfurt jedoch leistet man sich diesen unsinnigen Luxus. Um den Wiederaufbau zu verhindern, wurde das Bahngelände zum Eigenheimbau freigegeben! **Manfred Riedel, 98529 Suhl**

● Zwei große Bravos

Betrifft: Probefahrt „Zweiter Streich", Heft 2/2002

Ein großes Bravo für Ihr Heft „MODELLEISENBAHNER" zu dem guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Leider muss man feststellen, dass dieses Preis-Leistungs-Verhältnis bei der Modellbahnindustrie immer weniger stimmt! Wenn man für ein Lokmodell 400 bis 600 sFr auf den Ladentisch legen muss, kommt noch dazu, dass die Modelle in der Schweiz rund 20 Prozent teurer sind als im Euro-Land. Ein großes Bravo auch an Herrn Wilfer von Piko, dass seine Firma für uns Fahrbahner endlich wieder erschwingliche Modelle anbietet. Was wir Fahrbahner vermissen, sind preiswerte Wagen ohne großen Schnickschnack und auch ältere Lok- und Wagenmodelle in günstiger Wiederauflage, da die Werkzeuge sicher bei den Herstellern noch existieren. **Viktor Räss, CH-2544 Bettlach**

● Stilles Gedenken

Betrifft: Buchtipps „Autobiographische Züge", Heft 4/2002

Sehr treffend wurde das Buch „Geschichte der Kleinbahn Erfurt (West) – Nottleben" von Günter Barthel besprochen. Der Autor ist wohl den meisten ostdeutschen Modellbahnern durch seine unzähligen Veröffentlichungen bekannt. Vor wenigen Wochen ist Günter Barthel gestorben. Diese traurige Tatsache sollte im MODELLEISENBAHNER nicht unerwähnt bleiben. **Matthias Wendel, E-Mail, Erfurt**

● Leser-Hilfe

Betrifft: Schienenbusse in Niederländisch Guayana

Derzeit bin ich damit beschäftigt, Fakten über die Geschichte der Eisenbahn in Surinam (Niederländisch Guayana) zusammenzutragen. Ich arbeitete dort in den 60er-Jahren im Rahmen eines UN-Projekts, und damals war die Bahn noch in Betrieb. Dazu gehörten drei oder vier dieselgetriebene Schienenbusse, die ich 1961 mit einem Super-8-Film sehr amateurhaft aufnahm. Ich würde gerne Näheres über diese Fahrzeuge herausfinden. Alles, was ich weiß, ist, dass sie auf Meterspur fuhren, in den 50er-Jahren gebaut wurden und um 1954 von einem deutschen Hersteller bezogen worden sein sollen. **Eric Wicherts, Calgary**



Foto: E. Wicherts

Surinam, 1961: Wer weiß etwas über die Herkunft dieser meterspurigen Schienenbusse?

Anmerkung der Redaktion: Wer mit Informationen helfen kann, schickt diese bitte an die Redaktion. Wir leiten das Material an unseren Leser in Kanada weiter.

● Zwangsbremsung

Betrifft: „Zwischenstufe", Heft 4/2002

Nachdem ich mit Freude 47 Jahre Lokomotiven bewegte, anfangs die Kohlen dafür, und ich auch lange mit der BR 151 unterwegs war, erlauben Sie mir einige Anmerkungen. Wenn der Lehrlokomotivführer Eberhard Lücke von seiner einzigen Störung berichtet, so staune ich, dass er nach Ausfall des Bordnetzes noch in den Bahnhof Göppingen rollte. Ich bekam in solch einer Situation immer sofort eine Sifa-Zwangsbremse wegen fehlender Energieversorgung! Die Triebfahrzeuge dieser Baureihe wurden alle mit einer sogenannten und sicherlich teuren Anfahrüberwachung ausgerüstet. Gestandene Lokführer konnten auf diese Einrichtung gut und gern verzichten. Befuhr man zum Beispiel bei schlechten Reibungsverhältnissen mit schweren Zügen lange Steigungen, so reagierte schon bei leichtem Schlupf die Überwachung: Zuerst wirkte die Schleuderschutzbremse und wenn diese nicht half, wurde mittels Schaltwerk automatisch die Zugkraft reduziert. Dieser Vorgang wiederholte sich gegebenenfalls mehrmals, bis die Geschwindigkeit so weit abfiel, dass man damit rechnen musste, am Berg liegen zu bleiben. Um solchen, den Betriebsabläufen nicht dienlichen Situationen aus dem Weg zu gehen, zog man es vor, die für mich fragwürdige Einrichtung auszuschalten. Die 151 war zum Glück die einzige Einheitslok, auf deren Führerständen die Sitze mit dem Fußboden fest verschraubt waren. Ein individuelles Sitzen war einfach nicht möglich. Eine Zumutung! **Olaf Teubert, 33719 Bielefeld**

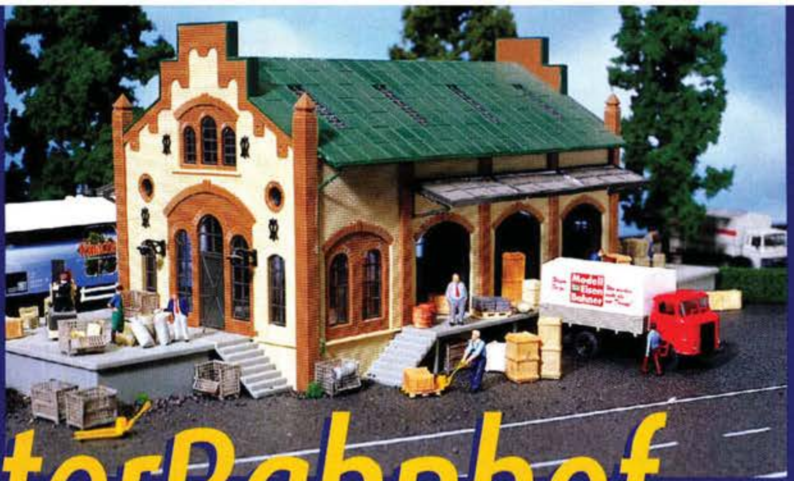
● Kein Unbekannter

Betrifft: „Neuheiten aus der Modellbahnwelt", Heft 4/02

Auf Seite 99 ist u.a. als auszuliefernde Roco-Neuheit ein hellbrauner SBB-Speisewagen Dr4 25/WR genannt. Farbe und Bezeichnung des Wagens erweckten Zweifel. Die Anfrage bei Roco in Freilassing ergab, dass ein solches Fahrzeug nicht bekannt ist! **Wolfgang Sander, 79117 Freiburg**

Anmerkung der Redaktion: Das sollte es aber: Der Speisewagen Dr4 25, jetzt WR RIC, der SBB, gebaut 1930, wird als H0-Modell unter der Bestellnummer 44879 bei Roco geführt.

▸ Verkaufen ▸ Suchen ▸ Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

LGB-Loks-Wagen u. Zubehör - sowie Sammlerstücke Pola- u. Piko-Gebäude. Tausch auch möglich. Liste anfordern. Tel. (0201) 697400 Fax: (0201) 606948

Biete diverse russische Modelle H0, Katalog frei. Peter Kondratiev, , RUS-199155 St. Petersburg G

Märklin-Blech-Replicas: Geldtransporter BR Nr. 1101 295,- EUR; Rennwagen BR Nr. 1947 195,- EUR; Mercedes 300 SL Nr. 1952 195,- EUR; 40 Jahre Baden-Württemberg: Junkers-Flugzeug 52 Nr. 1980 495,- EUR; Schuco Nautico Nr. 3100 245,- EUR. Tel. (02202) 53158 o. (0171) 2419154 nach 18 Uhr

www.eisenbahn-pin.de G

Biete neuw. erw. Startpackung Märklin 54403 + Weiche 5965 + 2 Gleise 59033 + wetterfeste Gleisbettung Fa. Tillig für gesamte Gleisanlage für 200 EUR. Tel.: (035020) 70492.

ETS Spur 0, krankheitshalber abzugeben, Startpackung in Holzkiste 1542 (Lok mit Sound, Packwg., Pers.-wg., Niederbordwg.), u. Wg. 301, 305, 444, 452, 463, 464. Bei geschl. Abnahme 435,- EUR; Mä.-H0-Museumswagen 1999, 2000, 2001 a 40,- EUR; Blechwagen-Set 00100 85,- EUR; Porto 3,70 EUR. Gerd Lüdtke, Tel. (07331) 62448

Tel.-Karten: "Die schnellsten Züge der Welt" 8 Stück 200,- EUR, Vergrößerungsapparat "Axomat" Trockenpressen 40 x 60 u. 26 x 32, Einlegerahmen 13 x 18 u.a. Zubehör. Original Weichenlaternen 50,- EUR, Signallampe kl. 60,- EUR, gr. Lampe 85,- EUR, Schluss-Scheiben 5,- EUR, Lokölkanne 5, EUR. Tauch-Ätzanlage 55,- EUR, Thermometer 10,- EUR u. vieles Zubehör z. Ätzen zus. 50,- EUR. Plus Vers.-Kosten. Tel. (034633) 21116

Verk. Kibri-Vitrinen für H0, Buche natur m. Glasschiebet. 2x je 205 cm lang, zweiteilig m. je 3 Abstellb. für zus. 195,- EUR; u. 1x 104 cm x 61 cm mit 7 Abstellb. zu 75,- EUR. Spur-Z-Anlage ca. 160 x 60 cm + Vitrine + Z-Museumsw. 94, für zus. 275,- EUR. Alles nur an Selbstabholer. Info von Karl-Heinz Siebrecht, Unterdorfstr. 4, 37170 Uslar, Tel. (05571) 913640 abends

www.kehi-modellbau.de G

Zubehör und rollendes Material www.Marios-Modellbahnwelt.de G

Für LGB: Gleise 2,50 EUR, Wagen 10,- EUR, Loks 51,- EUR, Trafo 26,- EUR, Pola ab 10,- EUR u. viel Zubehör, auch Bachm.-/Aristo- Loks m. Zubehör. Liste v. T. Tel. (08633) 913

Noch-Modellbahngelände Baden-Baden, N-Spur, 2 x 1 m, Fleischmann-Gleise, 22 Weichen, 5 Trafos, 3 Brücken, 13 Gebäude, Bäume, Lampen, neu, Dez. 2001 v. Profi aufgebaut. Neupreis 3160,- Euro, VB 1600,- Euro. Tel. (089) 4705566

Verkaufe Tillig-H0-Elitegleise, Heico-BW-Messingbausätze, Erbert-Signale, uvm. Liste gegen frank. Rückumschlag bei: Thomas Lindner, Ladeburger Weg 5, 13509 Berlin

Modul-Profile www.williwinsen.de Brosch, 21423 Winsen, Lüneburger Str. 43, Tel. (0179) 2121559 G

LGB-Züge, -Loks, -Waggons, Zubehör. Fax: (0911) 4801852. Liste anfordern, Topangebote.

www.bierwagenmodelle.de G

Walther's Stabil-Metallbaukasten aus 1923 in großer Holzkiste mit Katalogen 1923/24 + 1956 (2x) 100,- EUR; Bundesbahnwandkalender ab 1960 je 10,- EUR; Rolf Langhärig, Tel. (06281) 1573

Verkauf: Kompl. Glstr.-Anlage H0, 6 m x 140 cm in 2 Ebenen, reine Bhfanlage, 10 gls. Schattenbhf. ca 110 m Gleis, 45 Weichen, 25 Signale, kompl. BW mit Scheibe, Rundschuppen usw., ca. 100 Triebfahrzg., 300 Waggons, Ep. III/IV, Sommerfeldt-oberltg. Flm.-Gleisbildstlwk. mit 2 Halbwellentrafos. Viel Staffage, nur komp. verkfl. Preis 9000,- EUR. Tel. (05155) 7431 nach 19 Uhr.

www.miki-klose.de G

Verk. Lehmann-Bahn: Loks, Waggons, Personen-Wagen, Güterwagen, Trafos, Junbo-Trafo, Häuser, Zeitschriften, viele andere Sachen, auf Anfrage. Friedhelm Lazarus, Gartenweg 5, 83454 Anger 2, Tel. (08656) 1823

Spur IIm, Regner-Bausatz, sächs. VI-IK, Live-Steam-Lok, verbesserte Vers., Exclusivausf., mit Beckert-Ätzschildern, Schiede-Loklaternen, etc., Beschriftungssatz, nagelneu, originalverpackt für 2400,- EUR zu verkaufen. Tel. (08261) 737892

H0 250 FZ-GS, Li. 43054, WS-Triebfz. DB/SBB, Mä.-Blechw. 362 bis 393, 341/2J/3/4J 327, 40 Mä.-Signale, Autos 50 Brekina-LKW Ep. III, Espewe, Vero, Fl.-Modellgleis, Bel.-Sätze Mä. Tel. (030) 7431868

www.harzbahnmodelle.de G

0-Schmalspur: Original MAX Heigl: 0e-Diesellok HF 130 C - V18, Messing Kleinstserie, FH-Motor mit Schwungmasse, neu, ohne Fahrbetrieb, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. (030) 5145441 ab 19 Uhr

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, WS oder GS, Halbzug, div. Typen FP 250,- EUR. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Fleischmann-H0-Anlage auf Platte 2,6 x 1,4 m mit 3 koppelbaren Fahr- bzw. Stromkreisen, 19 Weichen, 3 Dreiwege-W., 1 DKW, Drehscheibe (Lok-Sch.), 10 LT-Signale, div. Entk.-Schienen. Großes bewegliches Steuerpult, 5 Trafos. Fahrzeuge: 03, 41, 65, 80 ENO, 44, 94, 103, SBB 6-achsig, 232, 361, V 200, Ferkeltaxe m. Beiw., ICE 401 (5-tlg.) 15 D-Zugwag., Abteilwg., 3 Packwg., Persz.-Packwg., 22 div. Güterwg. (2-, 4- u. 6-achs.) Kranzug. (Bel. u. div. Gebäude rep.-bed.) Preis 1400 EUR. Lothar Röhricht, Lessingstr. 16, 39240 Calbe, Tel. (039291) 3186

Verkaufe Roco-Lenz-Decoder, ca. 15 Stück 10738/10739 preisgünstig, fast neu. Tel. (07142) 65032 A. Lang, 74321 Bietigheim

LGB: Loks, Waggons, Zubehör: Nr. 22962, 33620, 33620, 33620. Nr. 2044, 3443, ,443, 3443, 20213, 21151, 22402. Nr. 4065, Nr. 4180, 4080, 4078, 4173, 4472, 4767, 4070. Nr. 21181S, 4 x 3080 E01, 1x 3080 E02. Gleisanlage mit Zubehör. Liste anfordern. Tel./Fax: (0911) 4801852

EHEIM: 0-Bus, blau-weiß, Anhänger, Gepäckwagen u. O-Leitung, außerd. EHEIM-Schienen, -VW-Bus H0, d.-rot u. -Lok GFN 325 (Federwerk). G. Gebot an Fax: (0711) 747594

Verk. Spur H0: Piko BR 89, grün; E 44, E 46, dänische Nohab-Lok, je 45,-; 10 alte Güterwa. zus. 70,-; Spur TT: 3 Loks, 2 Kesselwa., 7 Weichen 180,-, 2 Häuser 20,-. Tel. (03425) 922594

LGB-Beschriftungssätze. Katalog gegen 4,08 Euro in Briefmarken. Info bei Tröger Modellbahnbeschriftungen IIm, Im Winkel 1 A, 14974 Ludwigsfelde. Tel. (03378) 874285 G

www.hsb-fahrzeug-cd.de G

Modellautos H0: Rietze, Busch, IMU, SES, Lagerräumung bis 50 % billiger. Peter's Spielkiste, Am Römer 18, 55234 Monzernheim Tel./Fax: (06244) 57167 G

Märklin: Schienenzeppelin Spur Z, Sammlerstück, Preis VHS. Bunke, Tel. (05807) 1388

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Suche (auch defekt): Jouef Re 4/4 II; Liliput Wien 242 50 neuschotter,"Weiacher Kies" grün/weiß. Gustav Adams, Tel. (02263) 951468 APC_Adams_GmbH@t-online.de

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlung oder Einzelstücke, alt oder neu, befahren oder unbefahren. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Suche kleinere H0-Anlage (Motiv Nebenbahn im Mittelgebirge) und H0m-Diesellok BR 199301 von Kehl. Frank Schilensky, Erlenweg 12, 03149 Forst, Tel. (03562) 664200

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Suche Merkur, Spur 0, B-Lok, schwarz, 1C1-Lok grau, 1C1-Lok grün, 1C1-Lok schwarz mit Buckeltender, 4A-Oberlicht Personenwagen, 4A-Oberlicht- Gepäck-/-Postwagen, 4A-Personenwagen. Immer alles im Original-Zustand, natürlich auch bespielt. Horst Vöhringer, Tulpenweg 12, 89264 Weißenhorn, Tel. (07309) 5167 Fax: (07309) 5626

Pivat: Suche Märklin-Messewagen digital, 49960. Roco: Suche 46900. Tel. (030) 6643929, Berlin

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Märkl., Fl., Roco, usw., auch größere Sammlungen. Sylvia Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 und Fax

TT und LGB von Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung. Tel./Fax: (0341) 4613285

Liebhaber sucht große Eisenbahnanlage oder gepflegten Nachlass, der Firmen Märklin oder Trix Express. Tel. (02171) 737492 Bernd, Leverkusen

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800-er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Faller-AMS, Wiking! Hole ab, zahle bar - rufen Sie an! Wengler, Tel. (07308) 921918 abends

LGB: Suche alles von LGB, Einzelteile und ganze Anlagen zur Erweiterung meiner Anlage. Zahle gut und hole auch ab, ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel. (02771) 41585

Sammler sucht Loks, Wagen, neu oder befahren, alle Spurw. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld Tel. + Fax: (06621) 78273

Suche LGB-Kesselwagen Leuna. Tel. (06142) 937888

Umfangreiche Sammlung: Spur I oder H0 bis EUR 50.000,- im Tausch gegen Eigentumswohnung in Ludwigshafen oder Dietzenbach, vermietet. Tel. (06324) 1633 (0173) 307 5036, W. Kamb

Suche Rivarossi: BR 10; Piko: E 63, Set 58103, BR 03 50013, BR 41 50024, Wagen 53031 u. 53034; Hruska: BR 84; Roco: BR 50 43288 o. 43305, BR 18 63361 u. 63201, Wagen: 4494 u. 44193; Trix: Henschel-Schneeschl. T 22521. Gute Bezahlung. Wolf-Dieter Wünsch, Schönbergstr. 49, 70599 Stuttgart, Tel. (0711) 471647

Suche alles von Märklin Maxi Spur I: Loks, Schienen, Wagen, usw. - Angebote bitte an: Reiner Holländer, Am Schäferseck 6, 67373 Dudenhofen E-Mail: reinerhollaender@comundo.de

Alte Blecheisenbahnen Spur 0 und I sowie Zubehör, auch defekt, von den Firmen Märklin, Bing, Bub, Krauss. Doll von Blechfreund gesucht. Tel. (02161) 590081

Kaufe Ihre Spielzeugsammlung, z. B. alte Modellbahnen und -autos, Lineolfiguren sowie alles Antike! Gern Sammlungen, Geschäftsauflösungen, Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax: (030) 8736356 **G**

VERKAUF

Loks + Wagen H0

Märklin-H0: Loks und Wagen, C-Gleise, günstig zu verkaufen. Reste N-Spur. Tel. (06421) 481239 und Fax

2 Stück D-Zugwagen, 4fach sig., 14 cm lang; 1 Stück Gepäckwagen, alles Trix Vorkriegsmodelle gegen Gebot, 2 Dächer andersfarbig gestrichen. Harald Müller, Wallensteinstr. 21/7, 70437 Stuttgart, Tel. (0711) 8401098

Piko: BR 185 + BR 195 DRG, 50,- EUR, BR 106 - 40,- EUR, VT 135 m. Beiw. 30,- EUR, BR 41 30,- EUR, Fleischm. BR 89 DRG 100,- EUR, Roco E32 60,- EUR, 10 Wagen versch. Herst. 45,- EUR. Tel. (05053) 637

Roco-Kroko. Nr. 43539 90,- EUR; ET 1130, 3tlg., Nr. 43007 120,- EUR; Liliput ETA 177 110,- EUR; Klimagerät Carier AKB 51 100,- EUR. G. Köhler, Bad Homburg, Tel. (06172) 24321

Liliput: BR 77 DRG Nr. 9500 125,- EUR. Roco: GW-Set DRG Nr. 04057A 45,- EUR. Sachsenmodelle: Einheitswagenset DRG Nr. 14025 55,- EUR. Lima: Diesellok V20 Nr. 208138 30,- EUR. Tel. (02202) 53158 o. (0171) 2419154 nach 18 Uhr

Neu, unbespielt, Originalkarton: Märklin, Cargosprinter 34090, Kombi-Rail-Transportsystem (je 5 Wagen) 48045 + 48046, MM-Jubiläumslok 2000, Nr. 33042. Alle Preise VHB. Abends ab 19 Uhr: Karl-Heinz Flaig, Tel. (07741) 670368 oder Fax: 809973

Triebwagen-Sammlung zu verkaufen 2-Ltr. Roco ES85 f. Mä., Flm. 1371, 2-t. 1371 unlackiert, 1370 r/b, Trix inter oder Express, VT 08, ELD rot, VT 75 alt, VT 50 rot, VT 20/58 ohne Adler, 4-teil., Heinzel ETA 177, rot, 2-teil. ETA 178 r/b, 3-teil., Elmo ET 403, 4-teil., Liliput Wien, VT 25, rot, blau, grün, M + F ET 85. Klaus Füngers sen., Am Volkspark 43a, 59269 Beckum, Tel. (02525) 4108 + Fax

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben.
   Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.
Die Redaktion erreichen Sie mit **redaktion@modelleisenbahner.de**
und die Anzeigenabteilung mit **anzeigen@modelleisenbahner.de**

Diesel-Lok-Sammlung, 2-Ltr. zu verk. Athearn P40 Amtrak silber, Flm. 13405, 1340 A,1343, 13419, 13414 V 80, V 160, Tesmo V 80. Listen gegen frank. Rückumschl. Tel. (02525) 4108 + Fax

E-Lok-Sammlung, 2-Ltr. zu verkaufen, Roco BR 151, Piko E 44 - 131, E 46 3 Ltr., Günther E 52, M+ F E 40 Riv. E 19 rot, E 17, Mä-Hamo E 10, E 194, E03, E 141, alte E 18, blau, Trix intern. E 94, E 50, Flm. E 44 alt, E 32. Liste geg. fr. Rückumschl. Klaus Füngers sen., Am Volkspark 43a, 59269 Beckum, Tel. (02525) 4108 + Fax

Verkaufe H0, GS, Diesel-Loks der MAV: Fu M41 MAV 30,- EUR. Piko M61 20,- EUR. Repbed. Piko M62 MAV alt 30,- EUR. Gütz. alt M62 Geyser + 3 D-Zugwagen-Set neu 40,- EUR. Fl. M61 MAV 65,- EUR. Tel. (06171) 73238

Liliput Wien, Fotograu, Stromlinie, BR 05 + entkleidet + DR Reko, BR 45 + VIc + 214 Foto, BR 12 DRG, Rivarossi BR 77, grün BR 18 + P 5 Foto, Flm SoSe 4885/92/95 BR 03, Stromlinie + BR 56 Foto, Trix BR DXI + P3/4H grün; Bay. Schnellzug-Wg. 23016/17/18 + 23762/63/64, Roco BR 50 ÜK, DRG, grau + Blockade. VHB á 75 EUR. Tel. (0172) 3501264 ab 19 Uhr.

Dampflok-Sammlung, 2-Ltr. zu verkaufen, Trix BR 01, BR 18, BR 42, Flm. BR 01 1361, BR 41, 1364G, BR 41, 1364, BR 03.10, M + F Öltender schw., BR 01 m 5achs., Märkl. BR01 (F800) Mä-Hamo BR 44, Piko BR 23 o. Tender, M + F Baus. BR 19, BR 45 f. Bastl. Klaus Füngers sen., Am Volkspark 43a, 59269 Beckum, Tel. (02525) 4108 + Fax. Listen gegen frank. Rückumschlag

Roco DR E 04 10 80,-; E 44 80,-; Württemberger je 18,-; Bay. 3achser je 17,-; Donnerbüchse je 10,-; Flm. je 15,-; Trix BC 21, Cd 21, PW 23 KK. je 12,-; Lilip. Bad.-D-Zugw. je 18,-; La'schwalb. je 13,-; Flm. Bierw. Wernesgrüner, alles DR Ep. III; Piko, Samo, Klein, Lilip., Roco Güterw. DB Ep. III je 6,- - 10,-, VEB Piko Güterw. 3,- - 5,-; Schicht Y + Rekow. beleuchtet je 8,-; Roco ASC - 2000 100,-. Tel. (030) 6135008 AB

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 5,- €



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: **(07524) 9705-45**
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt.) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet
☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)
☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!



„Hurry up!“: *Vorarbeiter Jack „La Fitte“ Tombstone kennt kein Pardon, wenn es um seine Ladeprämie geht. Und wehe, die Holzseilfahrt klemmt, dann w*

er Mann aus den Mangrovensümpfen Floridas fuchsteufelswild. „Time is money", faucht er den armen Bop Hopeless an, der doch gar nichts dafür kann.

Foto: M. Tredtke; Modellbahn: H.-H. Schubert

Aus Trix-Expr.-Anl. u.-Samml.-Aufl. viele Wagen u. Zubehör zu verk., z. T. Raritäten, Liste m. Freiumschl. 1,12 EUR anfordern. Tel. (05632) 5471 ab 18 Uhr

Verkaufe: Mä. 2866 Junkers-Flugz. - Transp. Zug: 225,- EUR; Trix-Adler (521205), 125,- EUR; Fl.-Set 4 WÜ.- Nebenbahnzug: T 3 + 5 P / G-Wg.: 170,- EUR; Fl. 4160: BR 38 DRG: 120,- EUR; Fl. (4124): BR 53.3 80,- EUR; Fl. (4141): BR 24; DB 80,- EUR; Fl. (4063): BR 64, DRG 80 EUR,-; Fl. (4010), T 3, DRG 100,- EUR; HAG-Doppellok Ae8/8 (BLS): 340,- EUR; Lil.-Set (1847): Bad IV h (blau) + 4 Wagen: 240,- EUR. Tel. (06131) 362034 und Fax

Flm. 24, 85,-; mit Witte 90,-; 94 85,-; als Universallok 75,-; 41 + 01 220 aus 60-er Jahr, je 90,-; 55 + G8, je 85,-; 56 115,-; V 200 + V 60 türk./beige je 55,-; Roco graue E-Loks ab 90,-; ET 85 110,-; V200 80,-; 232 95,-; Hamo 41 95,-; 86 60,-; Riv. 01 90,-; Lil. 38 60,-; Piko 118 verschied. je 40,-; alle OK, gut bis sehr gut. Tel. (03583) 586080

An Bastler: 2 x IVK von Modelloco teilmontiert mit Faulh. je 90,- EUR, sowie Liliput 99 4712 ohne Motor 25,- EUR, Glöckner DRG-Rollwagen 20,- EUR, Brawa 234 Regionalfarben 40,- EUR. Spengler, Tel. (0211) 9729577 oder (0179) 5074936. Auch Tausch gegen Technomodell.

Biete Fleischmann- Länderbahn-Güterzugset 4883 von 1986 mit Lok Typ G4 90,- EUR. Ep. I Güterwg. 5830, 5832, 5833, 5834, je 10,- EUR. Märklin-Tegernsee-Set 4289 + 42891 nur zusammen 100,- EUR. Werner Kaufmann, Kölner Strasse 12, 28327 Bremen, Tel. (0421) 470218 ab 19 Uhr

Fahrzeuge Epoche I - III von Flm., Roco + Trix, KPEV-So-Serien. Liste vorh. E-Mail: HW-Neumann@t-online.de oder Tel. (05109) 9485

Märkl.: ICE 3371 4-tlg., 210,-; Startpackg. mit Zug, Trafo, Gleis und Weichen 2950, 115,-; Gleispackg. T 3 5194, 85,-; Zeppelin 115,-; alles neuwertig. Tel. (03583) 586080

Fleischm.-Motore in Rahmen; Mä. 20824 OVP; Pico Bakelit 64, VT 33, E 44, 46; BR 24, 50, 52, 55, 64, 66, 81, 42, BN 150, VT 33 DRG u. DB; Li. 05; 18 Gittermastlampen 45,-; Gehäuse, Motore. Tel. (03473) 814610

Piko-Trafo mit Kurzschluss-Sicherung, BR 24, 50, 52 KON, 55, 64, 66, 81, 84, BN 150, VT 33 DB u. DRG; Minitanks Wehrm.; Motor-LKW-System "Autotrans"; Doppelst.- u. Oberlichtwagen. Tel. (03473) 814610

Mä.: BR 45 dig./delta 490,-/435,- EUR!! TEE 37605 VT 11.5 635,- EUR, SVT 04 Z 260,- EUR! 16150 "Viktoria" für 1750,- EUR und noch mehr Angebote. Tel. (07144) 881435 ab 19 Uhr. Fax: (07144) 880084

www.gueterschuppen.de G

Verkleinere meine Märklin-H0- Sammlung, alles unbespielt, OK. 33186, S 3/6 Dampf, blau, König Ludwig 158,-; 34121 P2 II Reinheim 150,-; 41071, 3 Wagen König Ludwig 90,-; 34080 Theaterkasse Neuschwanstein, Insider BR 10 250,-;3339 150,-; 33591 Ae 8/14 150 Jahre Schweizer Bahnen 310,-; 30159 Insider Krokodil-Serie C 6/8 400,-; 3358 105,-; 3425 150 J. Jubiläum 1995 148,-;34060 148,-; 33182 130,-; 39601 212,-; 34475 BR E 69 120,-; 34210 V 140 DB 200,-; 34642 178,-; 39370 250,-; 0463 Brawa Köf II Quelle Werkslok 130,-; 3451 178,-; 83307 150,-; 3518 150,-; 34971 Tölz 270,-; 43982 100,-; 84212,-; 26350 Adler Insider 2000 480,-; 2881 Kaiserzug 815,-; 2960 127,-; 4289 Wagenset Tegernsee 76,-; 7 Stück Museumswagen, 1995 - 01 250,-; 4 Museumswagen je 1 x 1995 - 97 - 98 - 99 je 35,-; 50 Stück Werbe-LKW, verschiedene 120,-; Porto + Verpackung 5,- EUR Günther Domin, Buchbergstr. 24, 63450 Hanau, Tel. (06181) 33151 ab 18 Uhr, Handy 0173/3234763

Märklin 28971 ÖBB-Kurzzug 150,- EUR, 84235 Mä-Magazin 1995 20,- EUR, 46582 5 Jahre Insider 40,- EUR, Porto extra. Martin Schlenk, Tel. (06021) 592780 Fax: (06021) 367066

Märklin: 3482 V 200 125,-; 3449 100,-; 83001 E 63 90,-; 3319 110,-; 35592 230,-; 33786 THW 90,-; 34691 140,-; P33005 120,-; 3404 85,-; 34475 110,-; 3737 120,-;28401-254 Spielzeugring 125,-; 28970 Hochzeitszug 230,-; 3013 60,-; 3558 90,-; 30331 100,-; Flm. 1156 130,-; RC 43939 E/E 3/3 80,-; 43990 E 10 85,-; 43979 112 DR 90,-; 43874 BR 012 150,-;43960 V 60 75,-. Tel. (0661) 3804611

Verkleinere meine Märklin-H0-Sammlung, alles unbespielt, original verpackt, 2881 Kaiserzug 750,-; 263 Insider 450,-; 3358 100,-; 33591 300,-;3425 140,-; 34060 140,-; 33182 130,-; 28631 200,-; 39601 200,-; 34475 120,-; 34210 200,-; 34642 175,-; 39370 240,-; 3451 175,-; 83307 145,-; 3518 145,-; 34971 Tölz 260,-; 2960 120,-; 4289 Tegernsee 70,-; 7 Stück Museumswagen 1995-201 230,-; Porto 6 EUR; 33591 300,-; 28631 200,-; 84212 85,-; Günther Domin, Buchbergstr. 24, 63450 Hanau, Tel. (06181) 33151 Handy: (0173) 3234763

Flm. 4347/98 BR 111 Jubiläums-Lok, silbern 135 EUR, 4350 BR 120 Vorserie 80 EUR. Tel. (07258) 7303 abends

Verkaufe: Eisenbahn- und Straßenbahn- Fahrzeuge, -Bausätze und -Fertigmodelle. Ingo Stuth, Stellinger Chaussee 6/B, 22529 Hamburg, Tel. (040) 588344

Piko, Gützold, Schicht: Packungen /Loks/Wagen/Zubehör solange vorrätig. Neuwertig und gebraucht, z. B. Zirkus-Starts. 36,-; BR 52 59,-; 32100 BR 52 DR Steifrahmentend. 105,-; G 8.1 57,-; Reihe 32 SNCF 56,-; BR 86 46,-; BR 106 66,-; BR 244 36,-; VT 137 2-teil. violett/elfenb. 93,- + signalrot/elfenb. 69,- + rot DB 79; Eilzugw. 16,-; Weichenpaar 13,-; Baus. Bhf. Grünberg 10,- usw. Umfangr. "Piko-Liste" nur gegen 1,12 Freiumschlag! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39 10717 Berlin, Tel./Fax: (030) 8736356 G

Roco: 43690 E 181 80,-; 43383 E 139 85,-; 63423 V290 75,-; 43692 80,-; 43389 E10 80,-; 43790 E 110 90,-; 43412 BR 111 80,-; 43414 BR 1119 70,-; 63261 BR 93 90,-; 43065 BR ET 85 140,-. Tel. (0661) 3804611

Flm. 4886, 160,- EUR; Ergänzungswagen Flm. 5861, 5863, 5866, 5867 je 15 EUR. Flm. 5065, 5066, 5067, 2x 5069; je 15 EUR, alles nur probegelaufen. Tel. (040) 7380442 Fax (040) 73092002

Biete: Hamo 8322 E 94276 130 EUR, Piko G + P Wagen 5 - 10 EUR, Roco G + P Wagen 10 - 15 EUR, Weinert "Plettenberg" H0m Fm. 185 EUR. Tel. (037382) 81709

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Piko E 63 aus Set 28203 ev. Tausch 51270 Roco BR 44 43351. Verkaufe: Märklin E 63 aus Set 2814, Kleinbahn OeBB 4010, blau/beige, 5teilig, je 60/100 EUR. Tel. (00411) 7805301 bis 19 Uhr

Suche Modelleisenbahnen H0, TT, N, Z, LGB u. Spur I. Einzelne u. auch größere Sammlungen. Reinhard Stöckel, Leipziger Str. 46, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923966 und Fax

Liebhaber sucht große Eisenbahnanlage oder gepflegten Nachlass, der Firmen Märklin oder Trix Expres Tel. (02171) 737492 Bernd, Leverkusen

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Rufen Sie mich an, wenn Sie Ihre Modelleisenbahnsammlung verkaufen wollen. Tel. (02256) 695 od. Fax (02256) 7408

Suche Primex- Orientexpress-Zugwagen. Angebote bitte an Uwe Fischer, Tel. (0441) 13441 , Oldenburg

Suche Spur H0: 4-achs. Reisezugwagen, Typ Altenberg (Müglitztalbahn), Hruska/Piko, Kat.-Nr. 399/845 oder 399/677 (977 ?) Meinolf Bartscher, Danziger Str. 23, 65824 Schwalbach, Tel. (06196) 83495

Suche Fleischmann H0: Amerikaner Kat.-Nr. 1340, 1341, alle Varianten. Auch zum Ausschlachten. Schriftl. Angebot an Reimund Kinateder, Hamperdorf 29, 84405 Dorfen

Suche von Piko/Gützold BR 01.5, 41, 86, 95; Fl.: Antriebstender Wanne/ Kabine (BR 50); Flügelsignale Siba; alles in gutem Zustand. Dieter Schuster-Wald, Tel. (02605) 1671

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Märkl., Fl., Roco usw., auch größere Sammlungen. Sylvia Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 und Fax

Suche Rivarossi: BR 10; Piko: E 63, Set 58103, BR 03 50013, BR 41 50024, Wagen 53031 u. 53034; Hruska: BR 84; Roco: BR 50 43288 o. 43305, BR 18 63361 u. 63201, Wagen: 44994 u. 44193; Trix: Henschel-Schneeschl. T 22521. Gute Bezahlung. Wolf-Dieter Wünsch, Schönbergstr. 49, 70599 Stuttgart, Tel. (0711) 471647

Suche Bausatz-SKL-Schöneweide, (Orange) ehemals DMV-Bausatz. Frank Müller, Alt-Friedrichsfelde 79, 10315 Berlin, Tel. (030) 5137115

Suche für Märklin-Wechselstrom v. d. Fa. Modellbahn-Schotz Heidenh. Modell der sächsischen BR 18. Frank Plätke, Bergahornweg 6, 16567 Schönfließ, Tel. (033056) 74800

Märklin-Mallet mit Kondenztender, Best.-Nr. 37021. Bollmann, Tel. (02335) 69409 nach 18 Uhr

Suche Lima-H0-Diesel-Lok 200-, - ?- , Krauss Maffei AS, rot/weiß, 6 Achsen, 1 oder 2 Stück, neu/gebr. auch vom Handel anbieten. Tel. (0911) 753678 ab 18 Uhr

H0e: Bemo 99633 DGEG, BS 1004 800 oder FM 1004 803 gesucht. Zahle NP. Marx, Hollweghstr. 4, 51103 Köln. Fax: (0214) 3053547, E-Mail: horst-guenter.marx.hm@bayer-ag.de

Suche Hruska BR 84, Riv. 77 3-L, Wechsels., Roco ET 91 3 Wechsels. Tel. (0531) 2335479 ab 20 Uhr od. Vormittags

Suche: Roco 43238 BR 01 150 Museumsedition, nur neuwertiges Modell anbieten. Tel. (07258) 7303 abends

Märklin 37962, grün, digital Mallet-Lok. Werner Diehl, Lindenstr. 22, 67259 Beindersheim Tel./Fax: (06233) 71409

Auhagen-Bausätze 2/50 - 2/53, H0, originalverpackt, je 8 EUR. Tel. (040) 7380442 Fax: (040) 73092002

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Zeuke BR 23 á 50 Euro, 3 mal; Zeuke BR 81, BR 92 á 25 Euro; Zeuke E11, E42 á 30 Euro; Zeuke: 1 Kasten V200, 3 Wagen 75 Euro; BTTB Wagen + Loks. Tel. (06741) 2769

Komplette Züge in TT zu verkaufen, neue Liste anfordern - kostenfrei. Stefan Franke, Tel. (03946) 916059 oder (0171) 4853647

JATT E 18 DRG Ep. II, neu 155,- EUR sowie Rokal BR 85 und E 05 und versch. andere Rokal, Fahrz.-Liste von: Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax: 836506

www.gueterschuppen.de G

ANKAUF
Loks + Wagen TT

BTTB-Loks und -Wagen mit/ohne OVP immer gesucht. Heiko Leis, Newtonstr. 13, 04600 Altenburg

Rokal und Berliner TT-Bahnen gesucht, Loks, Wagen, Ersatzteile. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

Rokal TT gesucht: Loks, Wagen, Schriftmaterial. E-Mail: manfred.albersman@t-online.de Manfred Albersmann, Hochstr. 28, 41334 Nettetal, Tel. (02153) 405555 ab 18 Uhr

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Piko BR 65 35,-; BR 118 15,- sowie Y-Wagen Güter- u. Personenwagen 3,- - 7,-; Doppelstock 2 u. 4 Teil. 20,- - 40,-; Fl. BR 91, BR 50, BR 103, Zahnradlok Nr. 7306, Roco BR 1044, 191, 445, ET 85, 3teil., Shortset m. V 200, Arnold BR 111, 194, E 69, Trix V 60, Brawa E 42, V 180, Arnold Drehscheibe, Roco-Weichen und Viessmann-Signale, alles neu oder neuwertig. Tel. (0160) 2507928

Verk.: Doppelstockset 125,- EUR; 4 TEE-Wagen (Fleischmann, Arnold, Roco) je 20,- EUR; suche Ellok BB 25212 (ar 2487) Thomas Böhnke, Tel. (0174) 1367979

Verkaufe Spur-N-Lok, BR 332 (Exköf III) für 50,- EUR. Tel. (02375) 913820. Anruf zwischen 17 und 19 Uhr.

S 2/6 Mtrx 12707, Fine Art, Spur N Pfälz. Netz, braun, zu verkaufen, 500 EUR. Tel. (0871) 12343 abends

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

• **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
• **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
• **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
• **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
• **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
• **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
• **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
• **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27; n 01558 Großenhain: Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
• **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
• **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7; n 01773 Altenberg: Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
• **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
• **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
• **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
• **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
• **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
• **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
• **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
• **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
• **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
• **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
• **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
• **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
• **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
• **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
• **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
• **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
• **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
• **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
• **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
• **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
• **04509 Delitzsch:** Modellbau Sebastian, Bismarckstr. 9;
• **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
• **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
• **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
• **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
• **06116 Halle:** Modellbahnen Hoffmann, Delitzscher Str. 112;
• **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
• **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
• **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
• **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
• **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
• **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
• **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
• **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
• **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
• **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
• **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
• **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
• **07318 Saalfeld (Saale):** Saalfelder Lokschuppen Modellbahn& Zubehör, Bahnhofstr. 6;
• **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
• **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
• **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
• **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
• **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
• **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
• **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
• **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
• **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
• **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
• **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
• **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
• **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
• **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
• **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17; Werner Hartig, Chemnitzer Str. 72;
• **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 39;
• **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
• **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
• **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
• **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
• **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

• **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
• **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
• **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
• **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
• **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
• **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
• **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
• **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
• **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
• **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
• **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
• **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
• **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
• **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
• **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
• **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
• **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
• **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
• **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
• **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
• **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
• **13359 Berlin:** Modellbahn Brause, Inh. Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.
• **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
• **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
• **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
• **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
• **14712 Rathenow:** Sandbrink, Berliner Str. 1;
• **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Ritterstr. 83;
• **15230 Frankfurt/Oder:** Spielzeugfachgeschäft Heike Bühmann, Karl-Marx-Str. 179;
• **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
• **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
• **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
• **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
• **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
• **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
• **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
• **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
• **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
• **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
• **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
• **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
• **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
• **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
• **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
• **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
• **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str9, Burgseegal: Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
• **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
• **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

• **20099 Hamburg:** Modell & Hobby H.P.A. Schnellhaß GmbH, Lange Reihe 25; Modellbahn Kiste Inh. Manfred Wolter, Lange Reihe 17;
• **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
• **20354 Hamburg:** Kinderparadies Hamburg GmbH, Neuer Wall 7; Markscheffel & Lennartz Im Finnlandhaus, Esplanade 41; Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
• **21682 Stade:** Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11;
• **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
• **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
• **22113 Oststeinbek:** Modellbahnen Oststeinbek Max Engel, Im Hegen 4;
• **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
• **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
• **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
• **22761 Hamburg:** Modellbahn Bahrenfeld Inh. E. Barthels, Bahrenfelder-Steindamm 68a;
22767 Hamburg-Altona: Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;
• **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
• **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
• **23701 Eutin:** Janus Modellbahnen Inh. Karin Janus, Peterstr. 12;
• **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
• **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
• **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
• **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21;
• **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
• **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
• **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
• **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
• **26441 Jever:** André Hepner Modellbahnen, Frl.-Marien-Str. 6;
• **26603 Aurich:** Schüt + Duis Sport + Freizeit, Burgstr. 21-23;
• **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
• **28213 Bremen:** Modellbahn Welsch, Klattenweg 22/24;
• **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
• **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
• **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
• **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
• **28870 Ottersberg:** Dodenhof, ;
• **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

• **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
• **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
• **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
• **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
• **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
• **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
• **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
• **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
• **32423 Minden:** Modellbahnen Born, Kaiserstr. 21;
• **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
• **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
• **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
• **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
• **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
• **33790 Halle:** Schoregge Modelleisenbahnen, Lange Str. 70;
• **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
• **34123 Kassel: Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153**
• **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbauer Str. 133;
• **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
• **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
• **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
• **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
• **37213 Witzenhausen/Werretal; Hobby + Technik**
• **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
• **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
• **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
• **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
• **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
• **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
• **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
• **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
• **38124 Braunschweig:** Modellbahnen André Broders, Jenasteg 6;
• **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
• **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
• **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
• **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str9;
• **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt

Hugenottenstr. 10, hinter ehem. Poliklinik Nord;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39340 Haldensleben:** Ercosat Kommunikation-Modellbau-Elek. Gänsebreite 15;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal:** Trienes, Grenzwaldstr. 15;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44137 Dortmund:** Karstadt Dortmund Abteilung 268, Westenhellweg 30-36;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44809 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Hemer Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **44879 Bochum:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47638 Straelen:** Modellbau Seiler, Josefstr. 2;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 60;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Rösrather Str. 47;
• **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen, Bensberger Str. 80;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10;
• **58097 Hagen:** Hagener Hobby, Altenhagener Str. 18;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Engelbracht, Bahnhofstr. 14;
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus am Markt, Ellenbogengasse 6;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66333 Völklingen:** Eisenbahn-Ecke, Karolingerstr. 15;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **70569 Stuttgart:** TT-Hobby 33, Schwarzwaldstr. 33;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen;
• **78056 Villingen-Schwenningen:** Zum Lokschuppen, Körnerstr. 3;
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79102 Freiburg:** Die Modellbahn, Hildastr. 7;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
• **79312 Emmendingen:** Spiel+Technik Jürgen Karsten, Markgrafenstr. 22;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85764 Oberschleißheim; Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B**
• **88131 Lindau:** Spiel&Hobby Koch, Storchengasse 3;
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36; Modellbahn Schweiger, Färberstr. 11 im Maximum;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel, Attenberg 1;
• **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98530 Dillstädt: Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrerweg 4 A**
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Lokschuppen Sömmerda Inh. Axel Stadelmann, Karl-Max-Str. 2; Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst.

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Douai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung,

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Spur N: 300 Loks, 300 Werbewagen. Liste gegen EUR 1,53 Porto bei: F. Geinsheimer, Pf. 350102, 66055 Saarbrücken. **G**

Spur N, Vitrinenmod. auf VB:AR 2354 + 3765-67 (103 + LAP); 2430 + 0352 + 3861 (Rheingold/Blau); 2500 (01504) + 3229; 2046 (KÖF/DRG); 6501 (Post); Lima: 129901 (TGV-Orange); 163902 (LAP 403) Mi.-Trix 12026 (BR 64 DRG), BR 184 DB IV, E 44 DRG (51203300, grau), Set 15675, 0310 Stroml. 12715; Roco Set DRG 02061 Persil 25448; Life Like 7019 + 7021. Tel. (06441) 921723 ab/nach 19 Uhr

Spur N: Roco 02157C Serie 1310 NS gelb/grau 69,-; 02158 A BR 1044 ÖBB orangerot 69,-; 02166B Re 4/4 SBB 10103 69,-; 23230 BR 191 DB grün 85,-; 23234 (2156) Serie 59 NMBS grün/gelb 59,-; 23236 Serie CC7100 SNCF grün 69,-; 23244 ET 90 DR rot 79,-; 23248 E 60 grün 69,-; 23252 Re 4/4 SBB 10104 69,-; 23291 BR 150 DB neurot 79,-; 23310 BR 101 DB neurot 94,- usw.! Alles neuwertig! Weitere Fahrzeuge auf Anfrage, auch gebrauchte! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin Tel./Fax: (030) 8736356 **G**

Spur Z: Zugp., Startp., Wagen, Loks, neuw. Schienenm., usw. Liste auf Anfrage. Tel. (0179) 5074070, Fax (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de

Spur N: Arnold 0200 ICE 3 170,- EUR; Brawa: 4-Personenwagen "Amerikaner" Nr.: 1870, 1871, 1872, 1873 100,00 EUR. Alles nur Probelauf. Jörg Wurl, Speyerer Str. 3, 10779 Berlin

Ankauf
Loks + Wagen N & Z

Suche Arnold N: Wagenset 00168, 00221, 00230, 00233, sowie Planenwagen der selben Firma. Tel. (0911) 678540

Suche Minitrix: 12644 BR 120 129-2 (Weihnachtslok), Angebot an: Winfried Jung, Rittersbachstr. 8, 66333 Völklingen Tel./Fax: (06898) 294184

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail wkuli@t-online.de

Suche: Spur-N-Sammlung oder große Anlage mit viel Zubehör, jeder Größenordnung, Angebote bitte an: Heiko Trachsel, Schlade 29, 34320 Söhrewald, Tel. (05608) 5556 Mobil: (0172) 2355360

Arn. BR 18 u. 61 gebraucht, auch defekt. Flm 8853, 8485 K Ep. IV, Roco VT 11.5, alle Var., auch defekt, Lima BR 403 auch Zwischen-Wg. einzeln. Lothar Pawelek, Hans Böcklerstr. 15 a, 85051 Ingolstadt

Suche Schwellenband-Sebnitz, Spur N. Tel. (03695) 873084 , Haubner.

Minitrix: 12837 BR 89, Packwagen 13311, Pers.wg. 13212, 13137, 133 32. Nur gepflegte Modelle in Orig.-Verpackung. Angebote an: Klaus Schöpp, Kustrenaer Str. 96, 06406 Bernburg

Suche kleine Anlage oder Diorama ohne roll. Material sowie von Piko Y-Wagen und Doppelstockwagen. Michael Nickel, Gartenstr. 14, 31840 Hessisch-Oldendorf

Suche Selbstentladewagen Arnold 4944 gut erhalten zum fairen Preis, Angebote an: Klaus Ritter, Tel. (02402) 30242

Verkauf
Loks + Wagen allgemein

Biete Spur I, H0, TT, von jeder Fa. etwas, kein Märklin! Billig zu verkaufen. Tel. (0831) 2540963 Kempten/Allgäu - Billig / Billig

LGB: F7 Santa Fe A + B, Sound, analog 600,- EUR; 8 div. US-Güterwg. LGB u. Aristo Craft 340,- EUR; nur komplett für 940,- EUR Tel. (035243) 52087 ab 18 Uhr

Märklin Spur I: Neuwertige Loks u. Wagen zu verkaufen. Tel. (02381) 402901 oder 402361

Mä.-Sp-I: Loks u. Wag. zu verk. Liste kostenlos, z. B. 55800 BR 220, 1150,-; 5571 BR 218, rot m. Geräusch, 885,-; 55721 VTG-Zug 800,-; 55981 badische P 8, 1025,-; 55280 BR 56 DB 1125,-; 55302 BR V 36, grün 536,-; 55724 BR 213332-0 DB, rot; Motorola m. Video-Kamera 975,-; 5511 Gleisbauzugmotor. 560,-; 5517 BR 9109, metallisiert, dig. 1200,-; Tel. (0231) 811323

H0, TT + N: Loks, Wagen, Zubehör und Material von der großen Bahn (u. a. Berliner S-Bahn), Liste (Spur ang.) gg. Freiumschlag: Olaf Chlebisch, Bahnhofstr. 4, 12159 Berlin oder CO-Berlin@gmx.de

Ankauf
Loks + Wagen allgemein

Suche LGB: Höhne-Loks, Goldener Zug, kleine E-Lok 2030 - 2035. Tel.:(0160) 4384049 (abends)

Suche Prefo H0, 2-achsig, rot/beige Personenwagen. Kurt Sons, Akazienhof 1, 47053 Duisburg, Tel. (0203) 61416 und Fax

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Suche alles von LGB, speziell RhB-Material, Heidiland- u. Klosters-Lok, Arosa-, Aussichts-, Bier- u. Tankwagen. Einheitswg. grün + Fo-Wg., Kunststoffradsätze. Tel./Fax: (05561) 73707

Verkauf
Zubehör + Gebäude H0

Faller-Bahnhöfe Cortina, Schauinsland, Schönblick, Bergheim, alle komplett. Klaus Burkhardt, Tel. (02389) 51566

Biete: Ro.-Stand.-Gleis- u. Weichenm. Flex, EW, DWW, DKW u. Kreuz. zw. 3 u. 5 EUR. Zu allen entspr. Merkur-Bettungen. Pilz-Weichen (alt) BS, Schw.-Band. Profile NS, DKW m. Antr. Tel. (037382) 81709

Verkaufe ältere Faller-Häuser aus Haus. Von Märklin: 448/2-458 EM - Div. Signale, alles OKT. Tel. (0203) 443869

Verk. Roco- Weichenantr. 4555A, Lat. 4555B 5 - 10 EUR, Weinert-H0-Sign. Fm. m. u. ohne Antrieb, Faller Radolfzell, Sägemühle (230), Bahnh. Lenzkirch. Tel. (037382) 81709

Ankauf

Zubehör + Gebäude H0

Suche Märklin H0: M-Gleismaterial. Bernd Waldvogel, Tel. (07729) 279

VERKAUF
Zubehör + Gebäude TT

Sammlungsauflösung: Barkas B 1000, Bus, Halbbus, Kasten, 10 versch. Farben, je 3,50 Euro. Tel. (033056) 89170 und Fax

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Arnold: N-Gleise + E-Weichen: 1110, 1010, 1020, 1530, 1540, 1630, 1640, 1810, 1746, 1747, 1721, 1749, 1796, 1797, Metallverbinder, Isolier-schuhe, Anschlussklemmen und weiteres Zubehör. Angebote an: Jürgen Schneider, Alter Kirchenweg 6, 84547 Emmerting, Tel. (08679) 2748

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Modelleisenbahner 9/53 - 12/01 geg. Erstattung der Transportkosten (Post) kostenl. abzug. Tel. (0351) 4418177

MEB-Kalender billig abzugeben, 1961 - 1987. Uwe Mark, Schützenberg 21, 99867 Gotha, Tel. (03621) 709917 oder E-Mail: mark-uwe@hotmail.com

183 x EM, 110 x Miba, 54 x Journal, 47 x Modelleis., 32 x Kurier ab 1983 kompl., an Selbstabholer. EUR 300,-. Tel. (0521) 204927

Verkaufe Österreichische Zeitschrift "Eisenbahn", je Heft 1 EUR, nur kompl. Es sind dies die Hefte 7, 8, 9 v. 1967, 8, 10, 11, 12 v. 1970, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 v. 1971. Ab 1972 bis 1984 kompl., 1995 Heft 1, 2, 3. Zusammen 296 Hefte, plus Porto. Günter Rathkolb, Hopfenberg 33, 31157 Sarstedt, Tel. (05066) 2204

Verkaufe: Bücher und Zeitschriften wie EM, EK, Stadtverkehr, Miba und andere. Liste gegen Rückporto 50 Cent. Ingo Stuth, Stellinger Chaussee 6/B, 22529 Hamburg, Tel. (040) 588344

40 Jahre "Der Modelleisenbahner", v. 1952 - 92 kompl., ungeb. 200 EUR oder nach Vereinb. Heinz Oeser, Marschnerstr 25, 01307 Dresden, Tel. (0351) 4422073

Biete Moba-Zeitschr.: Miba, EM, MM. EJ, Moba u. Sonderausg. Zeitraum 70er bis 90er Jahre, 1 - 5 EUR. Eisenb.- u. Moba-Bücher (ältere Exempl.) 5 - 10 EUR. Tel. (037382) 81709

Amerikan. Eisenbahn- und Modellbahn-Magazine (ab 1990 gebunden), für 35,- EUR pro Band, inkl. Versand zu verkaufen. Tel. (0431) 85483

MEB 97-98-99 je 15, zus. 40 Euro; D'lands Nebenbahnen (Kosmos 1997) 8 Euro; Museumslokom. in D'land (GeraMond 2001) 5 Euro; gut erh., zzgl. Porto. Tel. (0351) 8493947

Wenn Sie sich zu Märklin 00/H0 schlau machen wollen, schauen Sie rein: www.koll-verlag.de oder rufen Sie an: (06172) 302456 **G**

Gebe ab: EK 1/92 - 12/01, Märklin-Magazin 91 - 01, Märklin Kataloge 90er-Jahre, Insiderprospekte, EK-Buch BR 24, einige ältere EK Hefte, Lok-Magazin und EM aus 70er-Jahren, ME 90 - 01. Tel. (06223) 5171

LGB-Depeschen 2 - 4, 6, 11 - 35, guter Zustand, 270,- EUR Plus Porto. B. Köhl, Tel. (06245) 7358 Fax: (06245) 900954

www.gueterschuppen.de **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche: Transpress Straßenbahnarchiv Band 3 evtl. Kauf. Biete 33 Hefte MEB 3/81 - 8/95 oder Straßenbahnbücher Mannheim/Würzburg. Harald Müller, Wallensteinstr. 21/7, 70437 Stuttgart, Tel. (0711) 8401098

Suche Modelleisenbahner von Heft Nr. 1 bis einschließlich Nr. 12-1974. M+F Eisenbahnjournal komplett. Tel. (069) 4630903 nach 20 Uhr

Suche Kursbücher DR vor 1965, auch Reproduktionen. Dietmar Pfnür, K.-Liebknecht-Str. 52, 14974 Ludwigsfelde

Suche: Modelleisenbahner 1952 - 1955 und Kataloge Piko vor 1970. Dietmar Simon, Leo-Tolstoi-Weg 17 A, 18435 Stralsund**Suche:** Schulz/Krolop: Privat- und Werkbahnen Berlins. Kenning-Verlag: Plettenberger Kleinbahn, Kleinbahn Jhrhove-Westrhauderfehn, Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel. EK-Ver-lag: Baureihe 44, 50, Bd. 1 + 2, 86, 89.70, Schwarzwaldbahn (2. Aufl.), Höllentalbahn, Klein- und Privatbahn-en Bd. 2 Baden, EK-Special 1, Besuch bei den sächs. Schmalspur-bahnen, Meisterfotos Band 2. Trans-press: Eisenbahnjahrbuch 64 + 81, Mitropa zwischen gestern und morgen, Leitfaden Bremstechnik, Hand-buch Triebfahrzeugdienst, Verkehrs-strömungslehre, Handbuch Anschlußbahnen. Bremseinrichtungen an Tfz., Handbuch Tfz.-Dienst, Mod. Schienenfahrzeuge (1960). S. Knapp, Postf. 1407, 88308 Isny

Alaska Railroad: Suche Bücher, Schriften und Bilder aller Art. Günter Schmohl, Ursulastr. 7, 42111 Wuppertal

Su. Buch "Die Mot-Schützen der NVA" von Wilfried Kopenhagen, Barett-Verlag Solingen, 1995. M. Feyerabend 09236 Claussnitz, Tel.: (0177) 2351184

Suche Fahrpläne und Jubiläumsschriften deutscher Straßenbahnbetriebe. Auch ein Tausch wäre möglich. Angebote bitte an Dirk Simons, Am Bagno 21, 48301 Nottuln

Suche Paul Dost "Die KME" und andere Militäreisenbahnen, Teil 1 - 5, Verlag: Werner Böttcher, Dortmund. Suche alles über die KME/MFB Rosenthal. Tel. (039039) 70058

VERKAUF
Fotos + Dias

BR 250/155, 242/142, 243/143, 01, 145, 103, 426, 275/475, 119/219/229, 130-234, 120/220, 101, 112, 114, 52 u. a. Nur gegen Rückumschlag. Rene Guther, An den Eichen 7 B, 14513 Teltow/OT Ruhlsdorf

Verk. Postk., folg. Verlage: Bahnladen + BEM + Beelfoto + EK + Bild + H- S + W - Holzb. + Jacobi + Schaefer + Mini Rex + Radke + Boett-ger + Perthel + Adoculos + Reiju. Bitte Gew Verlag angeben, 2,50 EUR beif. J. Schmahl, Postf. 1366, 52014 Aachen Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Biete Postkarten: 50 Stck., versch. Traktionen, 10 EUR; 50 Stck. PK Dampf-Diesel oder Ellok sort., 12 EUR. Jürgen Schmahl, Postf. 1366, 52014 Aachen, Tel. (02408) 2328

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche Film und Fotos von der spanischen RENFE - Diesellok Reihe 319 vor der Modernisierung in grüngelber Lackierung. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

Suche Negative und Dias von Loks der Epoche II u. IV DB und DR. Karsten Rudakowski, Danziger Str. 6, 48599 Gronau, Tel. (02562) 20805 Fax: 712987; rudakowski@aol.com

URLAUB

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Kleinbahnromantik pur: Gem. FeWo an Fichtelbergbahnstrecke Cranzahl-Oberwiesenthal, 2 - 5 Pers., NR, TV, Tel., v. Ausflugsmögl. Tel. (037342) 8219 **G**

Schwarzwald, Bräunlingen, ruhige FEWO im Gebiet von Sauschwänzle-, Höllental- u. Schwarzwaldbahn, ab 23 EUR/Tag, Hausprospekt, Tel. (0771) 61307 **G**

Ostsee-Grömitz, FeWo, 2 Pers., kpl. ausgestatet, großer Balkon, ruhige Lage, aber zentral + strandnah Tel. (04562) 3424 **G**

Hasselfelde/Harz komf. Fewo bis 4 Pers., ruh. Lage, Harzquerbahn u. Bahnh. nahegel., Sommer noch frei. Auch m. kl. Hund. Tel. (039459) 72768 **G**

Urlaub im Harz (Stiege) - da wo sich die Schmalspurbahnen kreuzen - komf. Fe.-Whng., f. 2 - 4 Pers. Preis (Whng.) 30,- EUR/Tag. inkl. Nebenko. Tel. (039459) 71760 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Ver-miete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., 5-7 Pers. Zimmer mit WC-Dusche, TV-Radio - Frühstück - Pension-Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de/de/Harz/Hotel/Fuellgrabe **G**

Mallorca-Soller: hist. Bahnen erfahren, Roter Blitz v. Palma-Soller + Straßenbahn Soller-Pto.-Soller, wohnen im Altstadthaus, 50 m bis z. Straßenbahn, 250 m bis z. Bhf., Hausprospekt, Tel. (030) 84468221 **G**

15 km bis z. Schiefen Ebene + Dampflokmuseum Neuenmarkt: Exkl. Fewo in ruhg. reizv. Lage, 2-3 Pers. 22,- EUR p.T. Inge Rösler, Pfarrer-Schott-Straße 4, 95352 Marktleugast, Tel. (09255) 674 **G**

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl- Oberwiesenthal. Komf. FEWO, direkt an der Schmalspurbahn/ Waldrand. 3 Pers. 35,- EUR. 3 Gehmin. bis Bhf, Tel. (037342) 16980 Fax 16978**G**

DIES + DAS

E.R.-Video-Express: Ausgabe Nr. 1 - Nr. 21, für 105 EUR plus Porto zu verkaufen. Tel. + Fax: (0641) 52343

Wer hat Pläne/Zeichnungen für Selbstbau von Drehscheiben und Garrat-Dampfloks in H0? Armin Ewerlein, Tel./Fax: (07543) 7704, Email: ewerlein@aol.com

Achtung! Nur für wahre Sammler! Biete Modelle von SIKU nicht 1:87, aus den Jahren 1968 - 75, tw. defekt. Anfrage: Steffan Kamolz, Tel. (03443) 302912

Hobby-Eisenb.-Team sucht Bekleid.-Stücke für Schaffner, Rangierer, Heizer sowie Mützen, Mäntel, Zubehör jeder Art, DB + DR. Tel. + Fax: (07131) 9199124 ab 18.00 Uhr.

HOLTERMANN ELEKTRONIK
Zugnummern-Lesegeräte
Schattenbahnhof-Steuerung
www.Holtermann-Modellbahntechnik.de
Tel./Fax (0 24 04) 2 02 99

Größte Auswahl in der Schweiz!



Umfassendes Sortiment Zubehör + Technik
5032 Rohr bei Aarau
T. 0041 62822 1020 Fax 0041 6282401 42
Modellbahn-Center Eurobahn
Versand in alle Welt!

Suche: Org. Dampflokschild DR-Reko BR 50.3 (EDV) Bw Aue, Glauchau, Zwickau z. B. 3600/3576/3704 u. 3671.3647 BR 52.8 Bw Altenburg z. B. 8033(8166/8054/8114/8175. Tel. (036622) 71666

Gebe ab: Rbd-, Bw- und Gattungsschilder. Liste anfordern. Nur gegen Rückumschlag! Ingrid Rusyn, Gartenstr. 75, 99974 Mühlhausen

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e. V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart. www.pinkrail.de

Modellbahner/-bauer seit über 20 Jahren, baut Anlagen, Dioramen, Bausätze (auch Autos u. a.) nach Ihren Plänen, auch Reparaturen und Ankauf von Anlagen, Sammlungen, u. a. von Modellb. aller Größen. Tel. (0202) 469627 E-Mail: bsch@wtal.de

ELF 12-tronic, die analoge Antwort auf alle digitalen Fragen: Ihre Züge fahren nur vorbildgetreues Tempo in allen Verkehrssituationen! In Gleichstrom von Z bis H0. Außerdem selbstfahrende N-Autos, Kompaktanlagenbau, Aktenkoffer-N-Anlage. Infobrief 3 x 0,56 EUR in Marken: Hobbyprofi Roland, Postfach 51, 89279 Altenstadt

Suche Fotos, Lok-, Fabrikschilder und Betriebsbücher von Dampfloks der DR. Heiko Schmitz, Heiderweg 3, 53783 Eitorf, Tel. (02243) 81336

Modellbahn ohne Plan? Nein danke. Leben mit Konzept? Ja bitte! Info: www.cmt-ev.de & christliches-modellbahn-team eV (cmt eV) Sathelstr. 9, 34508 Haiger

Wer kann mir die Speichenräder von der LEB-Adler-Lok herstellen, im Maßstab 1:22,5, für LGB? Tel. u. Fax: (030) 3335629.



SÄCHSISCHES EISENBAHNMUSEUM

Sonderzüge
zum 12. Heizhausfest
vom 22. - 25.8.2002
im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz/Hilbersdorf
Motto: „60 Jahre Baureihe 52"
23.08.2002 „Fotodampf im Erzgebirge"
Fotogüter- und -personenzüge mit 2 Lok's BR 52
25.08.2002 Sonderzug „Heizhausexpress" in Doppelbespannung BR 52 von Chemnitz über Dresden nach Altenberg zum 550. Stadtjubiläum mit Festumzug, historischem Markt u.v.m.

Info: SEM e.V. Chemnitz
Tel.: 03 71/4 93 27 65 • Fax: 03 71/4 93 27 73
Internet: www.sem-chemnitz.de

!BITTE BEACHTEN!
MEB-Verlag GmbH
Biberacher Straße 94
88339 Bad Waldsee
Anzeigen
Telefon 0 75 24/97 05-40 Hermine Maucher
Telefon 0 75 24/97 05-41 Caroline Becker
Fax 0 75 24/97 05-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

Kaufe Abzeichen, Orden, Medaillen und Urkunden aus allen Zeiten (auch DDR). Eckehardt Künne, Regenbogen 3, 04207 Leipzig, Tel. (0341) 4220817

Verkaufe diverse Feldbahnfahrzeuge, Spurweite 600 mm. Tel. (0170) 4328259

Tausche Mä.-Krokodil, grün, 2 LTR, neuw. gegen Roco-Lok 18201, grün. Heinrich Glitschka, Schiller-Str. 15, 16928 Pritzwalk, Tel. (03395) 304620

Verk. 250 Eisenbahnmotiv-Briefmarken, alle verschieden, im Album. Auch andere Motive, wie Autos, Flugzeuge, Tiere vorh., Liste gratis. R. Auer, Pf. 1109, 59755 Arnsberg

Modellbahner aus dem Raum Dresden für Interessengemeinschaft zum Bau einer H0/H0e-Anlage gesucht. Kontaktadresse: Gerd Lindner, Meußlitzer Str. 68, 01259 Dresden

SERIÖSER ANKAUF ALLER EISENBAHNEN
KOMPLETTER MODELLBAHN-SERVICE

DER LOKSCHUPPEN



Markelstr. 7 · 12163 Berlin
Tel. 7 92 14 65
Steglitz, U-Bahn Walther-Schreiber-Platz
www.Lokschuppen-Berlin.de
Auch Versand!

Gutschein
über EUR 5,-
Gültig beim Einkauf im Juli in unserem Geschäft für Gebrauchtware
Nur 1x pro Person!

Lokschild 143 266 abzugeben, im Tausch gegen Schild einer Diesellok oder für 90 EUR. Noch einige H0-Modelle abzugeben. Holger Buch, Tel. (05321) 26329

Sonnabend, 22.06.2002, Cottbus - Dresden - Prag und zurück mit 03 2204-0 und CD-E-Lok. Sonnabend, 10.08.2002, Cottbus - Frankfurt/O. - Berlin - Warnemünde zur Hanse-Sail mit der "Weißen Lady" 143 001. **G**

BÖRSEN + AUKTIONEN

27./28.7.02 Modellbahnbörse und große Lokschau im Bahnhof und BW Glauchau. Inof.Tel.: (03763) 710902**G**

www.modellbahnboerse-leipzig.de **G**

Modellbahnausstellung Spur I vom 20.7. - 28.7. (a. 22.7.) 9 - 18 Uhr in 09436 Scharfenstein, Burg Scharfenstein. Tel.: (03725) 70720.

Sonnabend, 6.7.02, v. 10 - 15 Uhr, Modelleisenbahnmarkt in Dresden Kulturpalast am Altmarkt (Galeriestr.).Info: Steglich, Tel. (08805) 8138 o. (0171) 7940676 **G**

ADLER SPIELZEUGMÄRKTE
20 Jahre bekannt, beliebt, gut

23.06. - **KÖLN,** 11 - 16 Uhr, Gürzenich, Martinstr.
30.06. - **LEVERKUSEN,** 11 - 16 Uhr, Forum, Am Büchelter Hof
07.07. - **WESEL,** 11 - 16 Uhr, Niederrheinhalle, An de Tent.
14.07. - **KÖLN-MÜLHEIM,** 11 - 16 Uhr, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wiener-Platz.

Internet: **www.adler-maerkte.de**
Tel.: 02103-51133 Fax: 02103-52929
M. & RP. CREMER Veranstaltungs GmbH
Bismarckstr. 16 40721 Hilden



POSTFACH 11 05 · 48600 OCHTRUP
Telefon 0 25 53/9 87 73 · Fax 0 25 53/9 87 75
www.breidenbach-veranstaltungen.de

23.06. 59063 Hamm Zentralhallen, Ökonomierat-Peitzm.-Platz 2-4 11 - 16 Uhr
30.06. 28199 Bremen Blumengroßmarkt, Paul-Feller-Str. 25 11 - 16 Uhr
07.07. 23701 Eutin Schloßterrassen 11 - 16 Uhr
14.07. 45721 Haltern Mehrzweckhalle, Am Lippspieker 11 - 16 Uhr

Wir bieten Ihnen An- und Verkauf, Tausch von Eisenbahnen, Autos und Sammlerspielzeug.

Die Modellbahn-Weber
Eurotrain-Fachgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör
Am Bildbaum 26, 92729 Weiherhammer/Bay., Tel.: 09605/2980
Lagerräumungslisten Juli,
der Firmen Minitrix und Trix, Liliput und Lima, kostenlos auf Anforderung!
Angebote solange Vorrat reicht

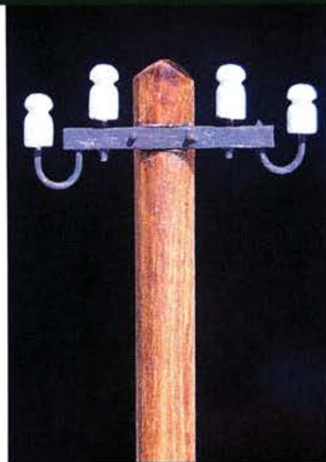
Spielzeugmärkte/Auktionen
Auktionshaus Graeber
Langerfelder Str. 129 • 42389 Wuppertal
Telefon 0202/2741301 • Telefax: 0202/2741303
http://www.auktion-graeber.de E-Mail: auktion-graeber@t-online.de

- 185. Auktion: 06.07.2002 auch Puppen und Steiff Tiere
- Spielzeugmarkt Kaunitz, Ostwestfalenhalle: 16.06.2002
- Jeden Auktionssamstag *Kofferraummarkt* von 7.30 - 16.00 Uhr

NEU ***VOLLMER***® **- G, H0, N und Z - Katalog 2002/03**
Auf 234 Seiten - Architektur in Miniatur -
Jetzt im Fachhandel erhältlich oder gegen Einsendung von € 4,50 (Scheck oder Briefmarken) bei
Vollmer GmbH & Co KG, Porschestr. 25, 70409 Stuttgart **NEU**

Früher waren sie selbstverständlicher Bestandteil beinahe jeder Bahnstrecke: Fernmeldemasten. Für die Gartenbahn baut Karlheinz Uhlemann Holzmodelle im Maßstab 1:22,5.

Stummer BEGLEITER



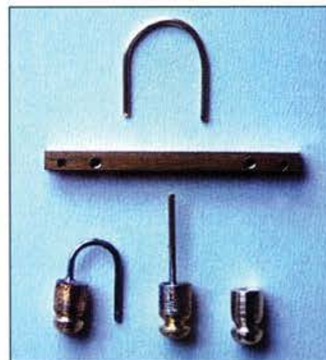
Gut erkennbar sind die Bohrungen durch den Steg des Querträgers zur Befestigung am Mast.

Auf alten Schwarzweiß-Fotos sind sie häufig zu entdecken, Telegrafenmasten, früher auffällige Trabanten der meisten Bahntrassen. In unseren Tagen sind sie lediglich Relikte einer verschwundenen Technik und höchstens noch an Neben- und Schmalspurstrecken anzutreffen. In der Regel waren die Fernmeldeleitungen Eigentum der Bahn oder man teilte sich die Kapazität mit der Post. Meist musste die günstige Kiefer ihren Stamm der Telekommunikation zur Verfügung stellen.

Als Modell kann man solche oder ähnliche Masten im Fachgeschäft fertig kaufen, aber diese haben gerade im Maßstab 1:22,5 ihren Preis. Dabei kann auch der weniger geübte Bastler sparen und eine Telegrafenleitung mit relativ einfachen Mitteln selbst bauen. Auf eine Nachbildung der Drahtleitung kann man getrost verzichten, da sie im Freien bei einem maßstäblichen Durchmesser von 0,1 bis zu 0,2 Millimetern nicht nur zu empfindlich, sondern auch kaum sichtbar wäre. Vorbild für den Eigenbau-Mast ist eine verhältnismäßig einfache Ausführung mit lediglich vier Leitungen und kurzem Querträger. Im Vorbild können bis zu acht Porzellanisolatoren auf einem Querträger aus einem U-Profil sitzen.

Die Isolatoren entstehen aus Rundmessing. Eine Drehbank ist nicht erforderlich, eine waagrecht eingespannte Bohrmaschine tut es auch. Die taillierte Isolatorform wird dann mit Nadelfeilen herausgearbeitet. Der Isolatorfuß befindet sich dabei auf der Bohrfutterseite. Bereits nach ein paar Versuchen sehen sich die entstehenden Isolatoren immer ähnlicher. Die abgedrehten erhalten anschließend auf ihrer Unterseite eine Bohrung, die später die Halterung aufnimmt. Diese entsteht aus 0,8-mm-Messingdraht und wird für die äußeren Isolatoren aus einem 25 mm langen Stück gebogen, während die inneren mit einem 12 mm langen, geraden Stift verlötet werden.

Der Querträger besteht vorbildgemäß aus einem Messing-U-Profil (2,5x2,5x25 mm). Insgesamt sind sechs Bohrungen pro Querträger nötig: Vier symmetrische (siehe Skizze) mit einem Mindestdurchmesser von 0,8 mm durch beide Schenkel des Trägers für die Isolatorhalterungen. Zwei weitere Löcher desselben Durchmessers durch den Trägersteg dienen zur späteren Befestigung des Werkstücks am Gestänge.



Alle Messingteile auf einen Blick: Querträger und Isolatoren mit ihren Befestigungen.

Dekorative und einfache Ausschmückung des heimischen Gartenbahnidylls



Das Draht-S links zeigt an, dass an diesen Mast ein mobiler Fernsprecher angeschlossen werden kann.

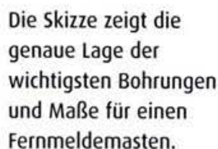
Der nächste Arbeitsschritt ist die Befestigung des Querträgers am Mast. Zunächst wird eine Rille eingefeilt, in der später der Bügel liegt, der den Träger am Gestänge festspannt. Danach erhält der Stamm aus einem 8 mm starken Rundholz mit einer Länge zwischen 27 und 31 cm an seiner Spitze eine dachförmige Schräge. Da die Spur-II-Telegrafenleitung im Freien stehen soll, ist eine anschließende Behandlung mit Holzschutzlasur unerlässlich!

Jetzt kann der Gartenbahner den Querträger endgültig befestigen. Ein 0,8-mm-Messingbügel mit einer Länge von 30 mm wird in die präparierte Rille eingelegt und mit beiden Enden in die vorgesehenen Löcher des Querträgers eingefädelt, straff gezogen und zuletzt festgelötet. Als nächstes werden die vorbereiteten Isolatoren an ihrem Platz eingelötet. Wer sich ein paar einfache Löthilfen aus Hartholz anfertigt, erleichtert sich die Arbeit bei der Massenproduktion. Dadurch kommen die Einzelteile bei allen Querträgern in

die richtige Lage. Infolge der Lötarbeiten kann natürlich alles erst am fertigen Mast lackiert werden: Die Isolatoren sind weiß, Querträger, Bügel und Isolatorhalterung graubraun, eventuell mit Rostspuren. Das weitere Altern besorgt beim Freilandeinsatz die Natur.

An End-, Fest- oder Winkelpunkten sowie in Gleisbögen sichern seitliche Streben oder Anker aus Stahlseil die Vorbildmasten, um wirkende Kräfte abfangen zu können. Modellmasten, die für derartige Einsatzorte vorgesehen sind, erhalten gleichartige Abstützungen. Die seitliche Strebe entsteht aus einem Stück lasiertem Rundholz und wird gemeinsam mit dem Gestänge auf einer Holzleiste fixiert und am Stamm wieder mit Messingdraht und -blech verbunden. Eine gute Methode für die variable Aufstellung im Freien: Vierkantleisten mit einer Bohrung zur Aufnahme der Gestänge werden im Erdreich eingeschlagen und die Telegrafenmasten in die Löcher eingesteckt (Skizze!). Im Winter kann der Gartenbahner die Gestänge bequem ins Haus holen und vor übermäßiger Verwitterung schützen. Der Vorbildabstand zwischen zwei Masten liegt bei etwa 50 Metern auf gerader Strecke, in Gleisbögen ist der Abstand geringer. *Karlheinz Uhlemann/al*

Die Masten werden gemäß dieser Skizze zweckmäßigerweise in gebohrte Holzleisten gesteckt, die zuvor im Erdreich fixiert wurden.



Die Skizze zeigt die genaue Lage der wichtigsten Bohrungen und Maße für einen Fernmeldemasten.

Zeichnungen: Uhlemann

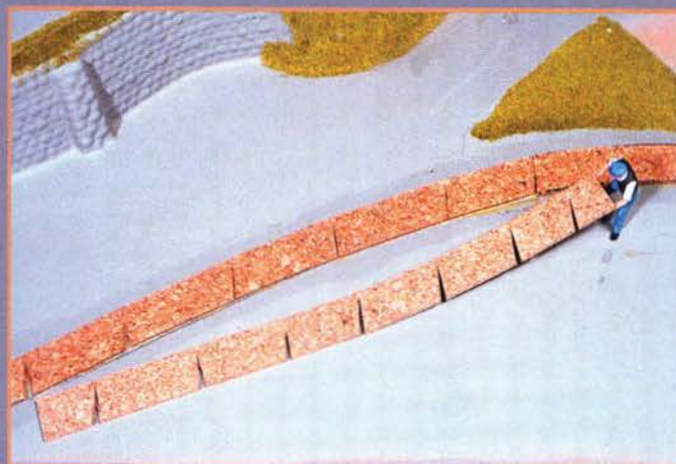
In Kurven können Querkräfte auf die Fernmeldemasten wirken und ihre Abstützung ist unerlässlich.

Fotos (4): Uhlemann

Rezept für einen Fernmeldemasten

Anzahl	Bauteil	Abmessungen, Material	Bemerkungen
4	Isolator	Rund-Messingstab (Durchmesser: 4 mm, Länge: 6 mm)	
2	Isolator-Halterung	0,8-mm-Messingdraht, Länge: 25 mm	Rohmaße
2	Isolator-Halterung	0,8-mm-Messingdraht, Länge: 12 mm	Rohmaße
1	Querträger	Messing-U-Profil, 2,5x2,5x25 mm	
1	Bügel	0,8-mm-Messing-Draht, Länge: 30 mm	
1	Mast	8-mm-Rundholz, Länge 270 bis 310 mm	(mit Lasur behandeln)
		Für Masten in Gleisbögen:	
1	Strebe	8-mm-Rundholz, Länge 270 bis 300 mm	(mit Lasur behandeln)
1	Stütze für Querträger	2x0,1-mm-Messing-Blech, Länge etwa 10 mm	
2	Verbindungen	0,8-mm-Messing-Draht und 2x2x0,1-mm-Messing-Blech	
1	Grundplatte	100x30x5-mm-Holzleiste	(mit Lasur behandeln)
1	Fundament	25x25x100-mm-Holzleiste	(mit Lasur behandeln)

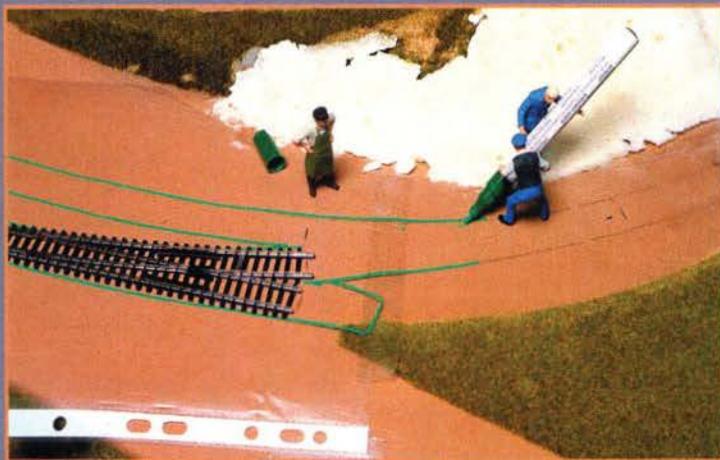

Die probeweise Verlegung der Gleise, am besten fixiert mit Reißzwecken oder -nägeln, dient auch der Anzeichnung für die Unterlage aus Kork.


Um die Korkstreifen für die Gleisbettung im Bogen verlegen zu können, empfehlen sich in regelmäßigen Abständen keilförmige Ausschnitte.

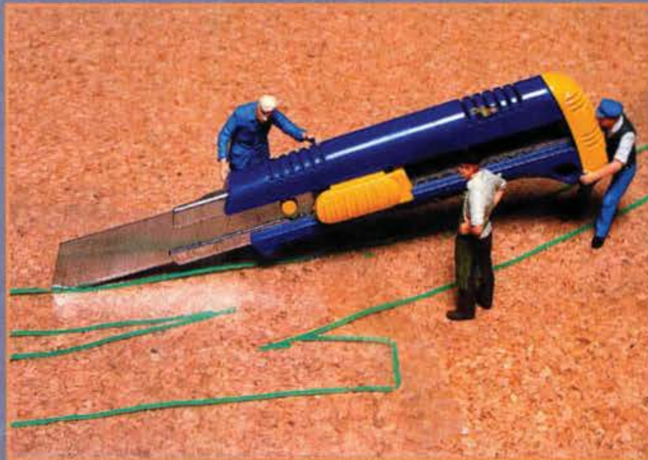
Neues aus Unterschmieda

Folge 2

In der Erfolgsspur der Mitte: Ralf Reinmuth und Alexander Schatz befassen sich mit Trassierung und Gleisbau auf ihrem Fertiggelände.



Sinnvollerweise per Klarsichtfolie paust man komplizierte Gleisverbindungen ab und überträgt sie auf die Korkbettung, die aus einem Stück bestehen muss.



Trio in Aktion: Das Modellbauteam zeigt, wie mit der scharfen Klinge eines Teppichmessers das Gleisverbindungsbett ausgeschnitten wird.

Betriebsablauf und Gestaltung des Gleisplans und davon abhängig der Basislandschaft standen im Mittelpunkt der ersten Folge. Nun geht's an die Umsetzung, nämlich die Trassierung und den Gleisbau.

Zur Probe werden die Gleise zunächst lose verlegt. Dabei ist es sinnvoll, als Ausgangspunkt ein anspruchsvolles Gleisbild, etwa die Ein- oder Ausfahrten des projektierten Bahnhofs Unterschmieda, zu wählen. Wichtig ist dabei auch, den Richtungsinn abgehender Gleise zu wahren. S-Kurven im Abzweig, wenngleich beim Vorbild durchaus anzutreffen, sollten ebenso wie abrupte Radienwechsel vermieden werden.

Zur Verwendung im Anschluss an die zum Teil ebenfalls flexiblen Weichen ist daher grundsätzlich der Einsatz von TT-Flexgleisen anzuraten. Sie lassen sich hervorragend in die gewünschte Bogenform bringen und sorgen so ganz ohne Ausgleichsstücke für gleichmäßige Übergänge.

Eine Kleinbohrmaschine mit Trennscheibenaufsatz oder ein guter Seitenschneider kürzen die Flexgleise auf die erforderlichen Längen. Merke: Je kürzer das Flexgleis, desto schlechter die Biegeeigenschaft. Es empfiehlt sich außerdem, vor dem Verlegen die Schienenprofile vorzubiegen, um die Spannung im Gleiskörper zu verringern. Dazu zeichnet man auf einem Brett den gewünschten Bogen auf, zieht die Profile aus dem Schwellenrost, biegt sie der Zeichnung entsprechend und schiebt sie wieder in die Kleineisennachbildung des Schwellenbandes.

Wer das Biegen nicht freihand bewerkstelligen will, der kann mittels Säge stabile Schablonen herstellen und zwischen diesen wie in einer Spannvorrichtung die Profile in die gewünschte Krümmung versetzen. Das Vorbiegen verhindert so oder so dauerhaft ein späteres Strecken der Gleise.

An den Enden der Flexgleisstränge ist gelegentlich der Einsatz einer Zange erforderlich, um allzu störrisch verharrende Schlussabschnitte sehr vorsichtig zur Raison zu bringen. Um keine Überraschungen beim Auslegen der Gleise zu erleben, ist es zweckdienlich, sie mit Reißnägeln, in vorgebohrte Löcher gesteckt, an Ort und Stelle zu halten.

Sobald eine Weichenstraße oder ein Bogenstück in Position gebracht sind, markiert man mit einem Filzstift, am Schwellenband entlanggezogen, die Lage. Dabei ist wegen der später einzubauenden Unterflurweichenantriebe unbedingt darauf zu achten, dass nicht etwa Teile der tragenden Fertiganlagen-Unterkonstruktion im Wege sind. Es →



Nach dem Aufkleben ist das Korkbett wasserdicht zu versiegeln. Nur so verhindert man Aufquellen und Verwerfungen beim Einschottern.



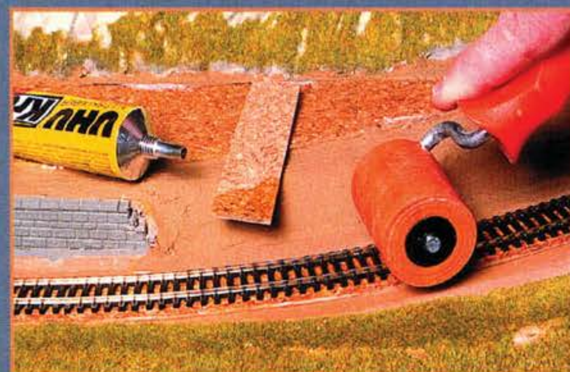
Die Lage beweglicher Teile der Weichen, die nicht durch Leim beim Schottern verklebt werden dürfen, sollte deutlich markiert werden.



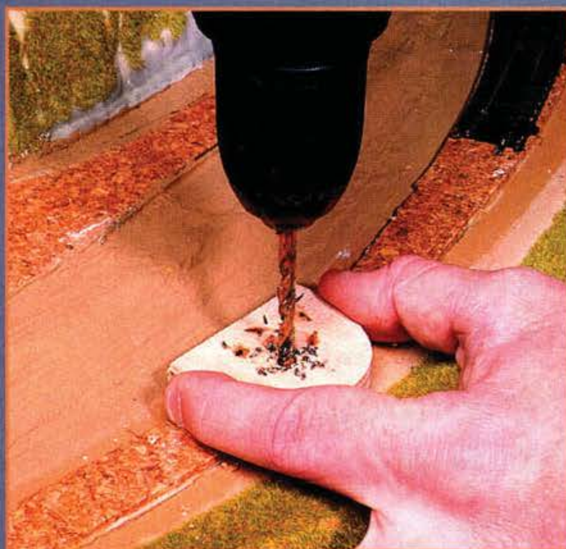
Für Kurven sind die Flexgleise unbedingt vorzubiegen, sonst kann es passieren, dass sich die Schienen wieder strecken und ein Knick entsteht.



Die Stromzuführung wird nach Entfernen einer Schwelle direkt von unten an die Schienen gelötet. Die Schwellenteile dienen hernach dem Kaschieren.



Ein Kontaktkleber kann die Gleise durchaus auf dem Kork fixieren. Mit dem Gummiroller lassen sie sich gut andrücken.



Um die Fahrstromkabel durch Korkbett und Grundplatte zu führen, bedient man sich beim Bohren eines Andrückholzes.

ist allemal einfacher, gegebenenfalls die Gleise zu versetzen, als die Unterkonstruktion abzuändern.

Ist der Gleisverlauf markiert, steht nach Abnahme des eisernen beziehungsweise neusilbernen Wegs dem Beginn des Oberbaues nichts mehr im Weg.

Bei der Gleisbettung fällt die Wahl, nicht zuletzt wegen der Geräuschdämmung, auf 3 mm dicken Kork. Den gibt es in Rollen oder Platten in jedem gut sortierten Baumarkt.

Gerade Gleistrassen fertigt man einfach aus in kaum mehr als Schwellenbreite zugeschnittenen Korkstreifen. Krümmungen sind entweder mittels Übertragung des Bogenverlaufs genau passend auszuschneiden oder aus geraden Korkstreifen herzustellen, indem man in regelmäßigen Abständen auf der Innenbogenseite keilförmige Stücke ausschneidet.

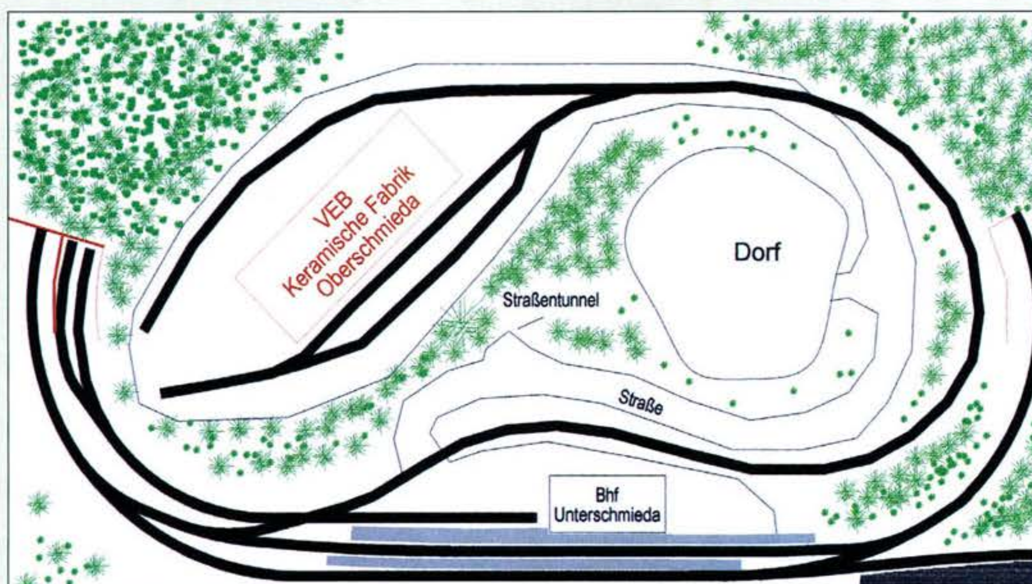
Um Gleisverbindungen, die später auf einer durchgehenden Korkplatte verlegt sein sollten, exakt auf das Bettungsmaterial zu übertragen, ist ein kleiner Trick hilfreich: Die auf der Anlage

Kontaktkleber und Versiegelung gegen Aufquellen des Korks

markierten Konturen werden auf eine aufgelegte Klarsichtfolie übertragen. Legt man diese nun auf den Kork, kann man leicht mit einem scharfen Bastelmesser entlang der Linien die Bettung ausschneiden.

Kontaktkleber fixiert den Kork auf der Anlagenoberfläche. Er enthält wenig Wasser, so dass der Kork nicht aufquellen kann. Zum Andrücken eignet sich eine Gummirolle, wie sie etwa bei Linolschnitten verwandt wird. Um auch das Eindringen von Feuchtigkeit beim Einschottern zu verhindern, sind die Korkstreifen und -platten oben und an beiden Seiten mit Lack zu versiegeln.

Der Betrieb der Anlage soll entsprechend der Spielphilosophie analog erfolgen. Dazu muss jedes Gleis einzeln mit Fahrstrom versorgt werden, was mit einer so genannten Z-Schaltung,



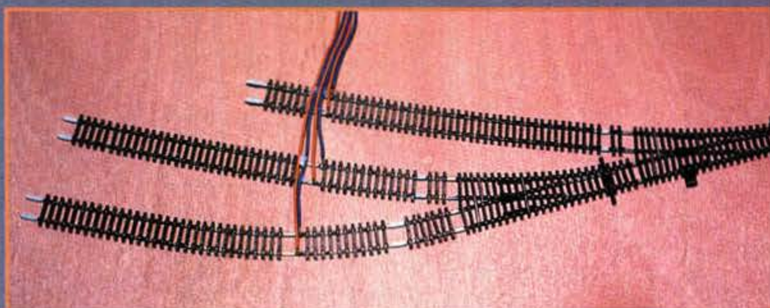
Der Gleisplan verdeutlicht die Modellbau- und Spielphilosophie: Betriebsorientierte Anlage mit Rangierfreuden.



Die Möglichkeit, Weichen zu biegen, verhilft zu überzeugenden Gleisbildern. Bis zum Aushärten des Klebers sollten Nägel die Bogenform sicherstellen.



Die Steckschlüsselaufsätze müssen hier als Gewichte herhalten, um den Nägeln bei einer besonders störrischen Gleisverbindung zu helfen.



Beengte Verhältnisse zwingen zum Vorfertigen der Einfahrten in den Schattenbahnhof. Erst nach dem Verkabeln erfolgt der Einbau.

einer Zuordnungsschaltung, bewerkstelligt wird. Dazu ist es notwendig, einzelne Gleise in Abschnitte zu unterteilen, welche mittels Schaltern unterschiedlichen Fahrreglern zugeordnet werden können. Vor dem endgültigen Verlegen der Gleise sind daher schon Isolierung und Stromeinspeisung vorzubereiten und zu installieren.

Die Isolierung der einzelnen Schienenprofile erfolgt an den Schienenstößen mit handelsüblichen Isolierlaschen. Sie erfordern gelegentlich das Entfernen der Kleineisen der ersten Schwelle beiderseits des Stoßes, um einen höhen- und seitenversatzfreien Übergang zu gewährleisten.

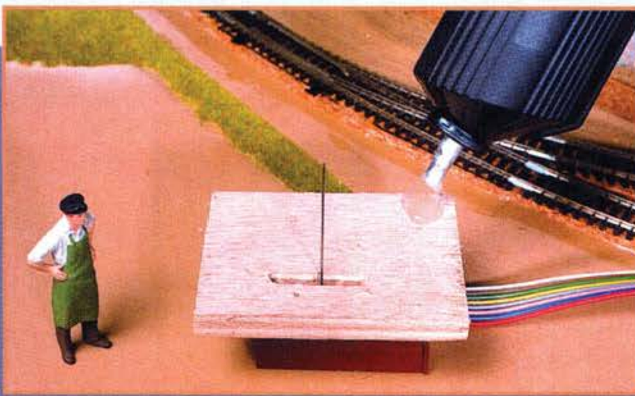
Für die Fahrstromeinspeisung werden von unten zwei Kabel mit zuvor festgelegter Farbgebung direkt an den Schienenfuß gelötet. Im vorliegenden Fall wurde für die im Bahnhof jeweils vordere Schiene ein oranges, für die hintere Schiene eines Gleises ein blaues Kabel verwandt. Im Schattenbahnhof und bei den Gleisen im VEB Oberschmieda ist dementsprechend zu beachten, dass die vordere Schiene blau verkabelt wird, denn dort sind die Gleise im Verhältnis zu dem Bahnhofsareal um 180 Grad gedreht.

Als stromführendes Kabel dient eine Schaltlitze mit 0,5 mm Durchmesser, um den Widerstand und damit Spannungsabfälle gering zu halten. Fürs Anlöten an den Schienenfuß sind ein bis zwei Schwellen mit einem scharfen Messer zu entfernen. Die dreigeteilen Schwellenstücke werden später direkt auf das Korkbett geklebt und kaschieren so die Stromanschlüsse.

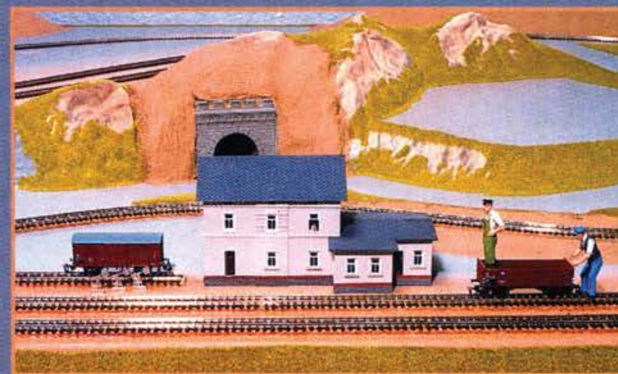
Um die Leitungen durch den Boden der Fertiganlage führen zu können, sind im Bereich der Lötpunkte Löcher mit maximal 5 mm Durchmesser in den →



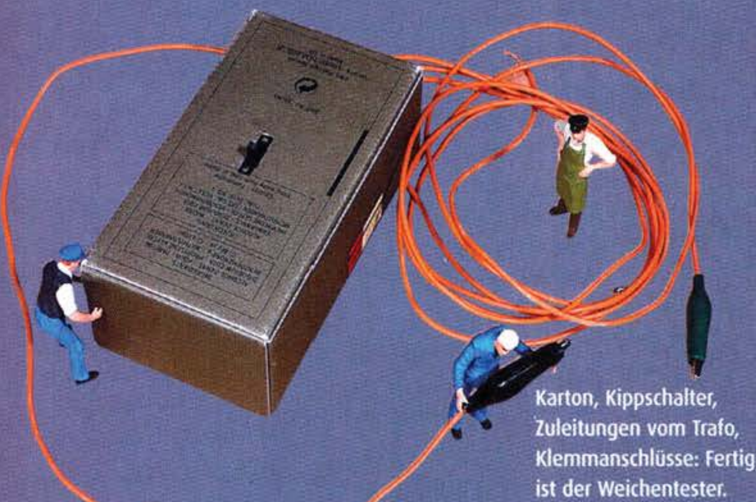
Die geringe Stärke des Fertiganlagenbodens erfordert ein Holzbrett für die Befestigung des Weichenantriebs.



Mit möglichst heißem Schmelzkleber lässt sich das Hilfsbrettchen mit dem Weichenantrieb sicher unter dem Fertiganlagenboden befestigen.



Wie sich das für Meister Alf Atzmut gehört, lässt er fahren, während er kritischen Auges auf Gleisunebenheiten lauert.



Karton, Kippschalter, Zuleitungen vom Trafo, Klemmanschlüsse: Fertig ist der Weichentester.



Letzte Aktion vor dem Patinieren der Schienen: Dreigeteilt kommen die fehlenden Schwellen, nun auf den Kork geklebt, wieder zu Ehren.



Modellhilfsrangierer Paule Reimatz wird die Aufgabe zuteil, auf der unverzichtbaren Testfahrt die Gleislage eingehend zu überprüfen.

Kunststoffuntergrund zu bohren. Das geschieht unter Zuhilfenahme eines Andrückholzes, damit der Kork nicht beim Bohren ausfranst und nach oben aufgeworfen wird.

Dieselbe Methode kommt beim Einbau der Weichenunterflurantriebe zur Anwendung. Die Wahl fiel auf Pilz-Unterflurantriebe aus dem Tillig-Sortiment. Sie zeichnen sich dank des Antriebskonzepts, der Motor bewegt eine Welle mit darauf montiertem Stelldraht, durch hohe Stellkraft aus.

Der Weichenantrieb wird vor dem Einbau auf ein Holzbrettchen montiert, da zum einen der dünne Plastikboden der Anlage eine sichere Installation beeinträchtigt und zum anderen mittels Schrauben so die endgültige Position justiert werden kann. Für ausreichendes Spiel des Stelldrahts ist in das Holzbrett ein Schlitz zu fräsen. An der Anlage selbst bohrt man im Bereich der Stellschwelle ein 5 mm großes Loch.

Auf jeden Fall sollte das Korkbett im Stellschwellen- und Weichenkontaktbereich geschwärzt werden, um beim Einschottern diese Stellen weitgehend auszusparen und damit die Funktion nicht zu beeinträchtigen.

Sind alle Vorbereitungen zum Verkleben der Gleise getroffen, streicht man das Korkplanum satt mit Klebstoff ein. Uhu-Alleskleber der Ausführung „Kraft hochwärmefest" beispielsweise ermöglicht es, die Gleise bei noch nicht ganz ausgehärtetem Klebstoff aufzupressen. Korrekturen sind so noch über einen Zeitraum von etwa zehn Minuten ausführbar. Die Schwellenrostunterseiten sind ebenfalls mit dem Kleber zu bestreichen, allerdings nur in dünnem Auftrag. Sind die Gleise aufgepresst, fährt man mit dem Gummiroller nach.

Ungeübten Gleisverlegern sind Testverklebungen unbedingt zu empfehlen.

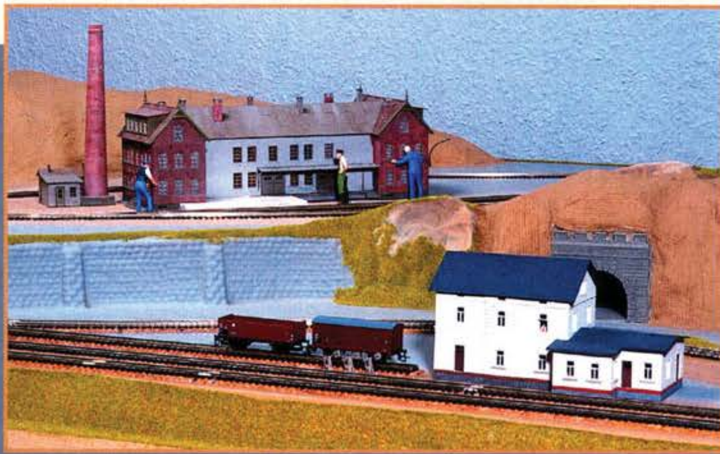
Bei den Weichenzungen und sonstigen beweglichen Teilen ist peinlich genau darauf zu achten, dass keine Kleberreste die Mechanik hemmen. Ist dies überprüft, geht's an die Monta-

Materialliste

- Korkunterlagen, 3 mm
- Kontaktkleber
- Klarsichtfolien
- Wasserfester Filzstift
- Modellbahnkabel, versch. Farben
- Gleise und Weichen von Tillig
- Weichenantriebe von Tillig

Werkzeugliste

- Bastelmesser
- Gummiroller
- Gleisschneider
- Minibohrmaschine
- Bohrmaschine/Bohrer
- Lötkolben
- Schmelzklebstoffpistole
- Feile


Hausversetzer-Trio: Kaum sind die Gleise, dem Plan entsprechend, festgelegt, muss der VEB Keramische Werke Oberschmieda alsbald zurechtgerückt werden.


Während sich die mobilen Einsatzkräfte an den Immobilien zu schaffen machen, fällt der Blick auf die Bahnhofsausfahrt nebst Abstellgruppe.

ge des Unterflurweichenantriebs. Dazu führt man zunächst das freie Stelldrahtende von unten durch den Anlagenboden in die Stellschwelle und markiert die Position des Holzbrettchens auf der Anlagenunterseite. Nach Entfernen des Antriebs klebt man sodann das Holzbrett mit möglichst heißem Schmelzkleber auf der vorgesehenen Stelle fest. Nun wird der Antrieb erneut montiert und der Stelldraht wieder eingefädelt.

Probelauf mit Tastenstellpult oder Eigenbau-Testgerät

Ein Probebetrieb ist nun ratsam. Wer kein handelsübliches Tastenstellpult besitzt, kann sich mit einfachen Mitteln selbst ein Testgerät bauen. Es entsteht aus einem kleinen Karton, einem Kippschalter, Trafozuleitungen und Anschlusskabeln mit Krokodilklemmen. Nun kann am fertig montierten Antrieb der Stellweg der Weiche festgelegt werden.

Zum Gleisbau zählt auch die Anlage des Schattenbahnhofs, der im vorliegenden Fall drei Gleise umfasst. Die beidseitigen Einfahrweichen sind Normalausführungen, keine Bogenweichen. Da die Anlage analog betrieben werden soll, kann man auch getrost auf die automatische Schattenbahnhofssteuerung verzichten. Ein 25 cm langer Gleisabschnitt an jedem Ende soll nach Wahl ein- und abgeschaltet werden können. So sind selbst Fahrzeuge mit Stromabnahme über Motor- und Steuerwagen einsetzbar.

Da die Montage des Schattenbahnhofs vom Tunnel ausgehend kaum möglich ist, sollten Weichenfelder und Zuführgleise außerhalb komplett vorbereitet und montiert werden. Die Isolierverbinder sind aufzuschieben, die Stromzuleitungen anzulöten und als Strang unter den Gleisen nach außen zu führen.

Sind Abmessungen und Gleisbögen auf einem Holzfaserbrett, der späteren Schattenbahnhofsgrundplatte, markiert, beginnt man mit dem Bearbeiten der Holzfaserplatten im Tunnel des Fertiggeländes. Montagelöcher an Anfang und Ende des Schattenbahnhofs erleichtern den Einbau und spätere Wartungsarbeiten. Die Gleisbettung erfolgt wiederum mit Kork.

Für die Montage der Weichenantriebe ist zunächst die Position der Stellschwellen auszumessen und an der Unterseite der Faserplatte zu markieren. Nun bohrt man zunächst ein Loch mit 2 mm Durchmesser. Ist die korrekte Stelle getroffen, erweitert man das Loch für den Stelldraht auf 5 mm, wobei von oben das Andrückholz eingesetzt wird.

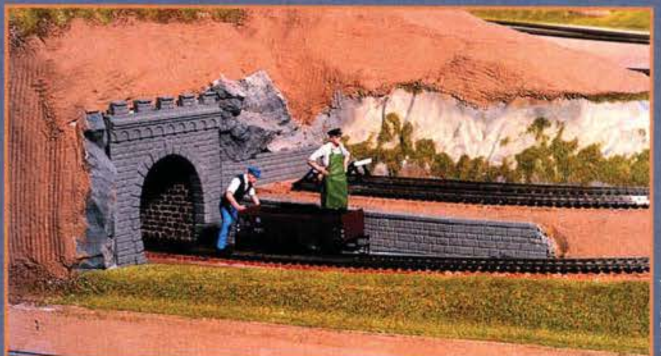
Sind alle Gleise verlegt, ist die Zeit reif für eine erste Schiebe-Testfahrt. Unebenheiten werden so schnell entdeckt.

R.Reinmuth/A.Schatz/hc

Folge 3 im August-Heft


Bislang sind Meister und Gehilfe zufrieden mit dem Oberbau. Jetzt nimmt sich das Duo die Bahnhofsein- beziehungsweise -ausfahrt vor.


Wer seinen Job liebt, der schiebt: Paule gerät ins Schwitzen, derweil sein Meister fragt: „Ob's auf der Doppelkreuzungsweiche rumpelt?"


„Vorsicht Chef, den Kopf einziehen!" Das hätte Paule nun wirklich eher sagen können, denkt Meister Alf nach Passieren der Tunnelstrecke.

Fotos: Reinmuth

BASTELTIPPS

Ausgehöhlt

Marcus Göpel fand eine ungewöhnlich platzsparende Schrankenanlage.

● Welcher Modellbahner hat sich bei der Positionierung noch nie vermessen, oder wer wollte noch nie nachträglich ein Detail in eine Szene einfügen und scheiterte an den Platzverhältnissen? Am Block Steinberg an der Strecke Nordhausen – Halle begegnet man einer ungewöhnlich nah an der Hauswand aufgestellten Bedarfs-Schranke. Um Platz für das Gegengewicht zu schaffen, wurde anscheinend die Außenmauer durchbrochen und mit Ziegelsteinen in geringerer Stärke wieder verschlossen.

Marcus Göpel

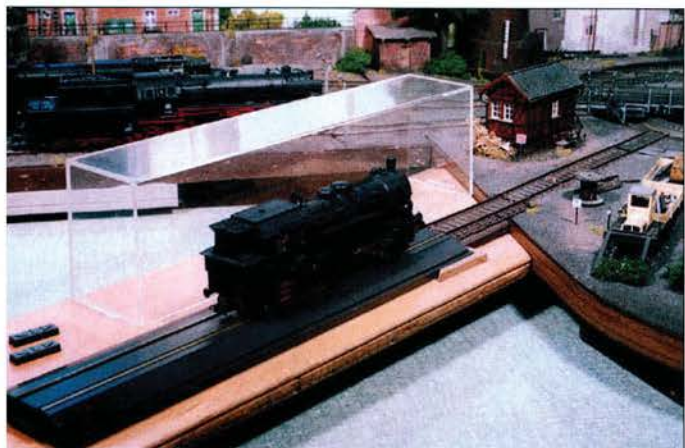


Derart skurrile Vorbildsituationen geben auch Modellbahnern Gelegenheit, bei Platznot erfinderisch zu sein.

Foto: M. Göpel

Vitrine sucht Anschluss

Friedel Helmichs Vitrinenmodelle rollen auf eigenen Rädern zum Einsatz auf die Anlage.



Die 93 erhält Einfahrt in den Bw-Bereich der Anlage.

Foto: F. Helmich

● Viele Modellbahner bewahren ihre Schätzchen des besseren Schutzes wegen in Vitrinen auf. Da man gerade Loks mit Betriebsspuren oder teure Kleinserienexemplare nicht mehr befingern sollte als nötig, empfiehlt sich die Lagerung in einer befahrbaren Vitrine. Als Grundlage bewährte sich eine Kunststoff-Ausführung mit Spurrillen, die Gabriel (Gabriel, Markgrafenstr. 5, 39114 Magdeburg, Tel. 0391/5410715, Fax 0391/5410714, Internet: www.ganz-klar-vitrinen.de) fertigt. Zunächst erhalten die Spurrillen einen Einsatz aus Messing-L-Profilen mit den Maßen 2 x 2 x 0,4 mm. Diese wurden auf die äußeren Kanten der Rillen geklebt und stellen die Schienen dar. An einem geeigneten Gleisabschluss schafft man die Möglichkeit zur Montage eines Übergangsgleisstücks zur Vitrine. An dieses Gleisstück lötet man unten federnde Messingdrähte so an, dass sie bei Anschluss des Podests die Messingschienen berühren, ohne dass sie ins Lichtraumprofil der Radreifen hineinragen. Es empfiehlt sich, das Übergangsgleis fest auf einer Holzkonstruktion zu fixieren, die den Vitrinensockel auch gegen seitliche Verschiebung sichert. Im vorliegenden Fall geschah das durch das Aufkleben von Holzleisten.

Friedel Helmich

Selbstgeb(r)auter Bierwagen

Was tun mit einem einzelnen LGB-Fahrgestell? Horst Caseler baut sich einen Bierwagen.

● Ein 33 cm langes Wagenfahrwerk von LGB bildet die Basis für den Aufbau eines Bierwagens ohne konkretes Vorbild. Die Beschriftung stammt vom Umkarton eines Sixpacks von Hasseröder Bier. Zum Nachbau werden aus 2 mm starkem Polystyrol die Seitenwände und die Türen zugeschnitten. Das Material führen verschiedene Baumärkte unter dem Namen Bastlerglas. Die Einzelteile werden mit der Werbung von der Bierverpackung beklebt. Wo unbedruckte Flächen bleiben, greift der Modellbahner zu Goldfarbe, weißem Lack und schwarzen beziehungsweise roten wasserfesten Stiften. Während die Farbe trocknet, kann der Erbauer den Wagenboden aus dünnem Holz anfertigen. Die zu öffnenden Türen laufen unten in U-Profilen und werden oben von einer aus Rundmaterial gebogenen Schiene geführt. Die Enden der Schienen stecken in zwei in die Seitenwand gebohrten Löchern. Das Dach besteht aus 1 mm starkem Polystyrol und erhält einen matten dunkelgrauen Anstrich. Wer den Waggon im Freilandbetrieb einsetzen will, dem sei geraten, die Seitenwände sorgfältig mit einer Schicht Klarlack zu überziehen. Noch hat der Wagen kein Vorbild, aber vielleicht bringt irgendwann ein solches Fahrzeug das Bier aus Wernigerode auf den Brocken.

Horst Caseler



Werbewirksamer Bierwagen auf der Gartenbahn.

Foto: H. Caseler



Foto: K. Juhre

Zur Tarnung kann man die Bürste noch grau lackieren.

Abgebürstet

Zum Sauberhalten seiner Freilandgleise greift Klaus Juhre zur Bürste.

● Die Schienenreinigung stellt Gartenbahner häufig vor Probleme. Mit geringem Materialeinsatz kann man dem abhelfen. An einem Flachwagen, der bereits mit LGB-Reinigungsschleifern bestückt ist, befestigt man mit zwei Schrauben eine Kunststoff-Handwaschbürste so am Unterteil vor einer Achse, dass die Borsten bis zur Unterkante der Schienenköpfe reichen. Dabei sollte die Schienen-Innenseite, wo die Spurkränze der Räder laufen, intensiven Kontakt mit den Borsten haben. Da der Waggon geschoben wird, und um Weichen sicher zu befahren, erhält er noch ein wenig Ballast, das als Ladegut getarnt ist. Durch die Vorreinigung mit der Bürste verschmutzen auch die LGB-Reinigungsschleifer weniger. *Klaus Juhre*

Aus der Ideenkiste

Wagenwäsche, aber schonend

● Nach einer gewissen Betriebszeit hinterlassen Finger fettig glänzende und Staub matte Spuren auf Kunststoffgehäusen von Fahrzeugen. Wasser mit Spülmittelzusatz reicht da in den meisten Fällen zur Reinigung nicht aus. Verdünnung oder Terpentin greifen unter Umständen Lack und Beschriftung an. Stattdessen verwendet der Modellbahner Gesichtswasser, das die Damenwelt zur Beseitigung von Betriebsspuren oder Kriegsbemalung im Antlitz benutzt. ***Erik Hesse***

Wicklungshilfe

Mit Kupferdraht-Leitungen versieht Reinhold Eschstruth Telegrafenmasten in N.

● Telegrafenleitungen werden im Modell zumeist nur durch Masten dargestellt. Gerade in N kommt die Montage echter Leitungen einer Strafarbeit gleich. Die einfachste Lösung stellt das einmalige Umwickeln jedes Isolators dar. Dazu baut man sich aus einem Schaschlikspieß, dessen Spitze abgeschnitten wird, ein einfaches Hilfsmittel. In den Spieß bohrt man 50 mm von einem Ende entfernt ein Loch mit einem Durchmesser von etwa 1 mm, in dem eine Stecknadel festgeklebt wird, die später die Spule hält. In das Ende das näher bei der Nadel liegt, bohrt der Modellbahner ein weiteres Loch, das eine dünne Nähnadel aufnimmt. Nun steckt er die Spule auf die Stecknadel, führt den Kupferdraht durchs Nadelöhr und schon lassen sich selbst in N die Isolatoren schnell umschlingen. *Reinhold Eschstruth*



Die Spule muss sich auf der Stecknadel frei drehen können.



Fotos (2): R. Eschstruth

Die Drähte steigern den Vorbildeindruck der N-Anlage beträchtlich.

Gips-Karossen

Manfred Frontzek gießt Auto-Karosserien aus Gips.

● Eine größere Modellbahnanlage mit Autos auszustatten, kann ins Geld gehen. Gerade im Hintergrund müssen es aber keine teuren Vehikel sein. Der Modellbahner kauft im Baumarkt Modellgips und eine Kartusche Silikon. In ein mit Silikon gefülltes Gefäß wird die vom Fahrgestell getrennte Karosserie samt Verglasung bis zur Unterkante eingetaucht. Nach drei bis vier Tagen ist das Silikon ausgehärtet. Damit sich das Gehäuse einfach ausschalen lässt, sollte es vorher leicht eingeölt werden. In die durchgetrocknete Negativ-Form gießt man nun eine Mischung aus zwei Teilen Gips und drei Teilen Wasser, wartet etwa 40 Minuten und entfernt anschließend vorsichtig die Form. Die Räder kann man aus einem dicken Stück Pappe stanzen oder Industrie-Produkte verwenden, die als Zurüstteile angeboten werden. Zur Lackierung des Kraftfahrzeuges eignen sich Volltön- oder Acrylfarben. *Manfred Frontzek*

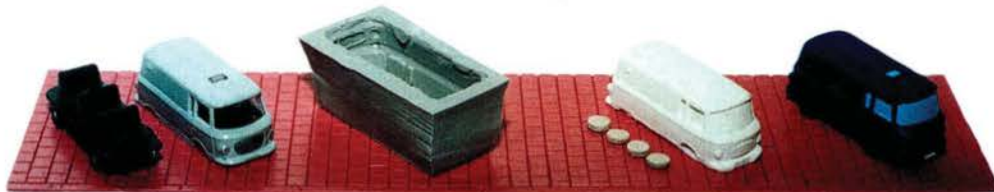


Foto: M. Frontzek

Bei der Vorbereitung zum Gießen der Negativform muss die Verglasung des Fahrzeugs eingesetzt bleiben.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH
Redaktion MODELLEISENBAHNER,
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Trag-Schnäbler

32 Achsen, satte 72 Zentimeter lang und stattliche 1658 Gramm schwer: Das H0-Modell des von Krupp in zwei Exemplaren für die Bundesbahn gebauten Monstrums schlägt bei Trix alle Rekorde. Wer das Besondere liebt, sollte aber auch genügend Platz haben.

Ein Blickfang, der nicht nur durch pure Größe besticht, sondern auch in den feinen Details und der Laufkultur rundum überzeugen kann.

Auch das große Vorbild der Trixkonstrukteure darf sich als Rekordhalter feiern lassen: Der Krupp-Tragschnabelwaggon ist der größte jemals für die Bundesbahn konstruierte Tiefladewagen. Im Fahrzeugpark der DB AG haben nur die beiden seinerzeit für die DR entwickelten Uaai 840 mit 625 Millimetern mehr in der Länge knapp die Nase vorn.

Der Uaai 839, 1970 und 1973 in zwei Exemplaren gebaut, weist selbst mit kurzgekuppelten Tragschnäbeln die imposante Länge von 51195 Millimetern auf, besteht aus zwei Teilen zu je 16 Achsen, wobei jeweils vier Achsen in einem Drehgestell gelagert sind, hat ein Eigengewicht von 250 und eine Tragfähigkeit von 454 Tonnen. Der Uaai 839 lässt sich auf 24 Achsen umrüsten. So ist der 1970 abgelieferte der beiden Schwerlastträgerwaggons seit 1995 als Uaai 837 bei der DB AG im Einsatz.

Das Trix-Modell hat die 32-achsige Bundesbahn-Epoche-IV-Version zum Vorbild und ist als 99 90 800-2 mit Unterhaltungsdienststelle AW Schwerte beschriftet. Der Tampondruck lässt keine Wünsche offen: Die kompletten Anschriften sind sauber ausgeführt und selbst unter der Lupe noch gestochen scharf. Dies gilt auch für die Beschriftung des Transformators, der die zu transportierende Schwerlast darstellt.

Die maßstäbliche Umsetzung ins H0-Modell ist den Nürnberger Konstrukteuren in Mischbauweise trefflich gelungen. Während Drehgestellblenden und Teile der Aufbauten, so Bedienstände und gittergeschützte Laufgänge mit ein wenig überproportionierten, dafür aber robusten Handläufen, aus Kunststoff bestehen, sind Traversen, Auflieger, Tragschnäbel und Trafo aus Metalldruckguss gefertigt. Die fein durchbrochenen Schutzgitter wissen ebenso zu gefallen wie die Fußgitterroste oder die Detailgravuren.

Wie beim Vorbild können die Tragschnäbel nach einfacher Demontage der Trafolast kurzgekuppelt werden. Dazu sind vorsichtig die vier Kunststoffhaltestifte nach außen zu drücken und sodann herauszuziehen. Die passenden Zurüstteile liegen ebenso wie Kupplungshaken- und Bremsschlauchimitationen der Packung bei.

Mehr als anderthalb Kilo, auf 32 Achsen verteilt: Da sind die Erwartungen bezüglich der Laufkultur nicht gerade hoch. Doch die Überraschung folgt auf dem Fuß: Erstaunlich leichtgängig zieht das Modellmonstrum seine Bahn, lässt sich auch von engen Gleisbögen nicht ausbremsen. Trix hat hier offenkundig aus der Panne mit dem Torpedopfannenwagen, dessen überarbeitete zweite Serie gerade ausgeliefert wird, gelernt.

Die äußeren Radsätze jedes Drehgestells sind spitzengelagert. Messingbleche verhindern das Ausfräsen der Kunststoffblenden. Die übrigen Radsätze sind mit seitlichem Spiel achsengelagert. So braucht's keine Doppeltraktion, um die Last am Haken fortzubewegen. Lediglich bei stundenlangem Einsatz stellte sich ein leichtes Quietschen ein. Dem kommt man aber mit ein wenig Graphitpulver bei.

Zur geringfügigen Abwertung des ansonsten wirklich beeindruckenden und gar nicht mal so teuren Modells führte lediglich das Fehlen eines Hinweises auf den extremen Lichtraumprofilbedarf, im Zeitalter der neuen Produkthaftung eher ein Muss. *Karlheinz Haucke*

Beachtlich: Selbst enge Radien meistert der Tragschnabelwagen klaglos, aber das beanspruchte Lichtraumprofil setzt doch Grenzen.

Fotos (2): Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO Außergewöhnliches Modell; exakte Umsetzung; saubere Verarbeitung und Bedruckung; feine Detaillierung; ausgezeichnete Laufkultur

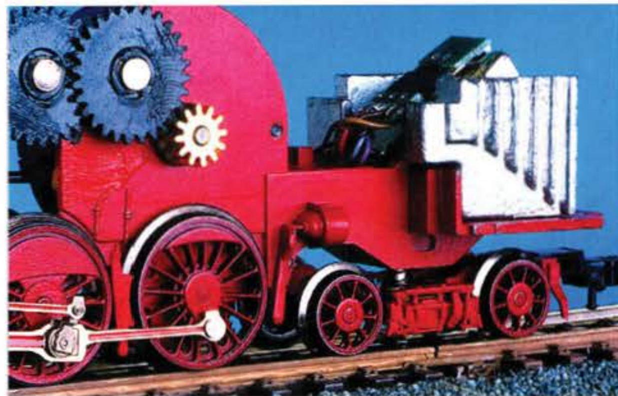
KONTRA Kein Beipackzettel mit Hinweis auf den extremen Lichtraumprofilbedarf

PREIS Zirka 145 Euro

URTEILE 4½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Bei Fleischmann hat die Baureihe 65 Tradition. Der Hersteller wertete seine Lok im letzten Jahr mit einer digitalen Schnittstelle auf.


Als moderne Zutat für den alten Antrieb erhielt die 65 eine digitale Schnittstelle.

Flotter Feger

„Aber hallo", entfährt es dem Lokpersonal angesichts der hurtigen Fortbewegung seiner 65. Mit umgerechnet 164 km/h bei 12 Volt eilt der Star von „Damals in Darmstadt" (Seite 38) durch den Modell-Odenwald. Mit etwas Zurückhaltung erreichen der Mann oder die Frau am Regler bei 7,1 Volt die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Bei Stromunterbrechung rollt die Lok aus diesem Tempo noch etwa 12 Zentimeter weiter. Der betagte, zwischenzeitlich mit einer Schwungmasse versehene Rundmotor setzt 65 018 bei 2,4 Volt mit 10 km/h in Bewegung. Rollt die Maschine erst einmal, so lässt sich das Tempo auf hervorragende 6 km/h reduzieren. Im Rahmen einer Modellpflege erhielt die 65 vor einem Jahr eine sechspolige Digitalschnittstelle nach NEM 651. Mit dem Twin-Decoder 6847 in Werkseinstellung bestückt, rollte die Maschine in der ersten Fahrstufe gleichmäßig mit 5 km/h über die Anlage. In der 14. Fahrstufe lagen 146 km/h an.

Beim Vorbild wie im Modell gehört die 65 zu den zugstarken Dampfloks. In der Ebene darf man der mit zwei Haftreifen bestückten Nachbildung 33 Vierachser (226 Gramm über die Seilrolle) anhängen, bevor die Räder durchdrehen. In einer Drei-Prozent-Steigung zieht sie 22 Waggons (148 g) an und bremst sie auch wieder ab. Wer die Fuhre im Gefälle nicht anhalten muss, kann auch mehr Wagen anhängen. Selbst über die Acht-Prozent-Rampe wuchtet sie noch 15 Personenwagen (100 g). Mit derartigen Bärenkräften ausgestattet, bereitet die Beförderung vorbildgerechter Zuggarnituren der Maschine keinerlei Probleme.

Nicht mehr zeitgemäß ist allerdings das schnarrende Betriebsgeräusch des betagten Antriebs. Dass die 65 trotzdem noch ein gutes Modell ist, liegt am fein gestalteten Gehäuse. Die Leitungen und Armaturen setzten die Fleischmänner separat an, und auch die Beschriftung und die konturenscharf aufgedruckten Kesselringe sind ohne Fehl und Tadel. Selbst ohne Lupe kann der Modellbahner feststellen, dass Fleischmann die letztgebaute 65 noch dem Bw Essen Hbf zuteilt, wo das Vorbild längere Zeit beheimatet war. Übrigens stattete die DB die Maschine mit einer Wendezug-Steuerung aus. Heute fährt das Fleischmann-Vorbild für Stoom Stichting Nederland und kommt gelegentlich zu Sonderfahrten nach Deutschland. Das Modell darf also ruhig auch neben einem ICE auf der Anlage stehen.

Mit ihren feinen Radsätzen braucht sich 65 018 vor neu entwickelten Dampflokmodellen nicht zu verstecken. Die Treibräder wurden wegen der höheren Spurkränze mit 0,8 Millimeter zu kleinem Durchmesser ausgeführt, um den vorbildgerechten Kuppelachsstand zu erreichen. Trotzdem findet sich der wuchtige Eindruck des Vorbilds mit dem hoch liegenden Kessel auch im Modell wieder.

Die gut detaillierte 65 erfreut mit sehr guten Langsamfahreigenschaften, bester Zugkraft und taumelfreiem Lauf. Dem gegenüber stehen der rauhe Motorlauf, das überhöhte Maximaltempo im Analogbetrieb und der nicht eben wohlfeile Preis von 190 Euro.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Gute Detaillierung; sehr gute Langsamfahreigenschaften; serienmäßige Digitalschnittstelle; hervorragende Zugkraft

KONTRA Lauter Antrieb; zu hohes Maximaltempo; recht hoher Preis

PREIS Etwa 190 Euro

URTEILE ☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Im Wendezugdienst schiebt 65 018 ihren aus drei Umbaudreiachser-Pärchen und BDylf-Mitteleinstiegs-Steuerwagen gebildeten Reisezug.



Blick aus der V 100: Insgesamt ist das Design der Lokomotiven sehr gut gelungen.



Der Schienenbus hat es in sich. Es ist nicht leicht, den Fahrplan (rechts) einzuhalten.

Auf einen Blick

PRO Einfache Installation; fehlerfreier Lauf; gut abgestimmte Auswahl von Strecke und Fahrzeugen; gute Nachbildung des Vorbilds

KONTRA Relativ anspruchsvolle Systemvoraussetzungen, die höher sind als beim Originalspiel von Microsoft

PREIS 24,95 Euro

URTEILE 4 von 5 Schluss-Signalen

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Der Train-Simulator des Softwaregiganten Microsoft hat bereits viele infiziert. German Railroads hat ein passendes Add-On auf den Markt gebracht.

Virtuell durch Sieger- und Sauerland

Das Hauptmanko des Microsoft-Train-Simulators war für die deutschen Computerbahner das Fehlen einheimischer Fahrzeuge. Und so dauerte es nicht lange, bis die ersten Add-Ons angeboten wurden. Die Firma Freudenreich und Tollknaepper hat inzwischen unter dem Titel German Railroads Vol.1 auch eines programmiert: „Die Siebziger – entlang der Bigge". Von Dieringhausen über Olpe nach Finnentrop oder nach Betzdorf kann der PC-Lokführer nun virtuell durch Sauer- und Siegerland kreuzen – die passenden Fahrzeuge inklusive. Etwa mit einer V100 und Umbau-Dreiachsern oder einem Schienenbus mit einachsigem Gepäckanhänger.

Für den Hobby-Lokführer gilt es, ein ganzes Bündel von Aufgaben zu bewältigen. Die lassen einem auch kaum die Ruhe, um sich an den gelungenen Fahrzeugen, Geräuschen und Landschaften zu erfreuen. Schnell ist eine Verspätung eingefahren, und gar nicht so leicht ist es, sie wieder aufzuholen. Jedes Fahrzeug hat spezifische Eigenschaften und so dauert es eine Zeit lang, bis man sich an den Schienenbus gewöhnt hat. Wer jedoch bereits alle Aufgaben an Marias Pass oder in Tokio erledigt hat, der wird keine Probleme bekommen, denn die Spiel-Aufträge sind denen des Ur-Spiels ähnlich, nur eben an deutsche Verhältnisse angepasst.

Die Installation des Programms ist kinderleicht: CD einschieben und den wenigen Bildschirmbefehlen folgen. Die sauer- und siegerländischen Strecken schreiben sich gleich ins Train-Simulator-Verzeichnis und erweitern die bisherige Bibliothek. Zukünftig kann man sich zu Spielbeginn eben zwischen dem Acela oder der Köf entscheiden. Die Mindestsystemvoraussetzungen sind neben 3D-Grafik- und Soundkarte ein 500-Megahertz(MHz)-Prozessor und 128-MB-Arbeitsspeicher. Empfohlen wird eine Frequenz von 900 MHz. Wer auf eine möglichst gute Darstellung der Außenwelt wert legt, sollte diesen Rat auch unbedingt befolgen. Ansonsten ruckelt unter Mindestanforderung das Bild bei realitätsnaher Darstellung der Umwelt sehr unangenehm. Man kann die Grafikqualität herabsetzen, aber dann fährt der Zug an Bahnübergängen vorbei, zu denen keine Straßen führen.

German Railroads beabsichtigt, eine ganze Serie von Add-Ons aufzulegen, die historische deutsche Eisenbahnmotive zum Thema haben. Man darf gespannt sein, welche Region als nächste in den Genuss kommt, virtuell verewigt zu werden.

Stefan Alkofer



Die Wangener führen unterschiedlichste Werbe-Motive im Programm.

Mit ihrem kalten Schimmer erwecken die Neon-Folien die markante städtische Abend-Stimmung.

Die H0-Neonfolien von Noch sorgen für eine effektvolle Beleuchtung der Modellbahnstädte.

Werbeoffensive

Nachts wird es schon lange nicht mehr dunkel in unseren Städten. Im Gegenteil: Bunte Lichter erhellen die Innenstädte christbaumgleich. Wer diese Stimmung auf die eigene Anlage transferieren will, kann seit einiger Zeit auf die Neon-Folien des Zubehörherstellers Noch zurückgreifen, die es dem H0-Modellbahner ermöglichen, auf der heimischen Anlage das nächtliche Stadtleben zu illuminieren.

Für den Einsteiger bietet der Wangener Zubehör-Hersteller verschiedene Anfangspackungen, die alles enthalten, was man benötigt, und sich lediglich durch verschiedene Werbemotive unterscheiden. Die wichtigsten Teile sind neben drei beigelegten Werbefolien ein Netzgerät und ein Spannungswandler mit fünf Ausgängen. Dieser liefert eine Hochfrequenzspannung. Die Folien funktionieren demnach beinahe wie die Vorbild-Leuchtstoffröhren. Ihre garantierte Lebensdauer liegt bei 57 Betriebsstunden, aber Langzeitversuche zeigten, dass die Werbelichter mehrere Monate am Stück brannten. Im Laufe der Zeit verblassen jedoch die Farbstoffe in den gekapselten Folien.


Drei Reklametafeln sind beigelegt, bis zu fünf anschließbar.

Um es vorweg zu sagen: Der Aufbau ist sehr simpel, die Kontraste der Folien müssen nur in einen Stecker geschoben werden. Anschließend muss man sich nur noch überlegen wie man die gut 70 Zentimeter langen Kabel vom Hochspannungsteil zum Stecker versteckt. Sie limitieren überdies die Entfernung der Motive, die maximal 1,40 Meter auseinander stehen können. Der Abstand verkürzt sich jedoch erheblich, wenn man die Kabel noch umlenken muss und im H0-Häuschen die Folie im dritten oder vierten Stock anbringen möchte. Am besten ist es, sich vor dem Aufbau der Modellstadt zu überlegen, ob man auf das Noch-System zurückgreifen möchte. Dann kann der Modell-Städteplaner auch gleich vorausplanen, wie er die nicht ganz unauffälligen Stecker der Folien kaschiert. Der nachträgliche Einbau ist da meist wesentlich komplizierter. Der Häuslebauer, der seine Plastikstadt zu gut verklebt hat, muss dann versuchen, mit Schneidwerkzeugen Löcher und Ritzen zu schneiden und zwar so, dass die Folien beim Einbau nicht geknickt werden.

Das Sortiment an verschiedenen Motiven bei Noch ist vielfältig, und diejenigen, die einen gut ausgestatteten Fachhändler in ihrer Nähe wissen, können sich die Motive dank einer intelligenten Verpackung der Wangener im Geschäft beleuchtet ansehen. Etwas ärgerlich, aber produktionstechnisch scheinbar unvermeidbar ist, dass die Werbemotive meist einmalige Auflagen sind und in der Regel nicht wieder produziert werden. Besonders begehrte Motive können deshalb bereits innerhalb der Laufzeit des Katalogs ausverkauft sein. Ansonsten sind die Neon-Folien ein rundum gelungenes Produkt, das den nächtlichen Modellbahnstädten einen zusätzlichen Pfiff geben kann.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Einfache Installation; eindrucksvoller Leuchteffekt; viele Werbemotive im Angebot; lange Lebensdauer

KONTRA Die Werbemotive sind in der Regel Einmalauflagen; Stecker sind relativ klobig

PREIS Etwa 63 Euro (pro Set)

URTEILE ☒☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Geschickter Schachzug

Mit der außergewöhnlich aussehenden G 2000 etabliert sich Vossloh im Segment der starken Streckendieselloks. Mehano hat mit seinem H0-Modell Ähnliches im Sinn.

Der große Renner auf dem Markt digitaler Modellbahnen sind Loks mit Geräuschfunktionen. Konjunktur beim Vorbild haben private Eisenbahnunternehmen, die ihre Züge in Eigenregie über die Gleise der DB AG fahren. Als Zugpferde erfreuen sich ehemalige Staatsbahn-Dieselloks großer Beliebtheit, doch immer häufiger mischen sich auch Neukonstruktionen unter die renovierten Altbauten.

Mit der G 2000 stellt Mehano nach dem Blue Tiger zum zweiten Mal eine Privatbahnlok mit Soundmodul auf die Räder.

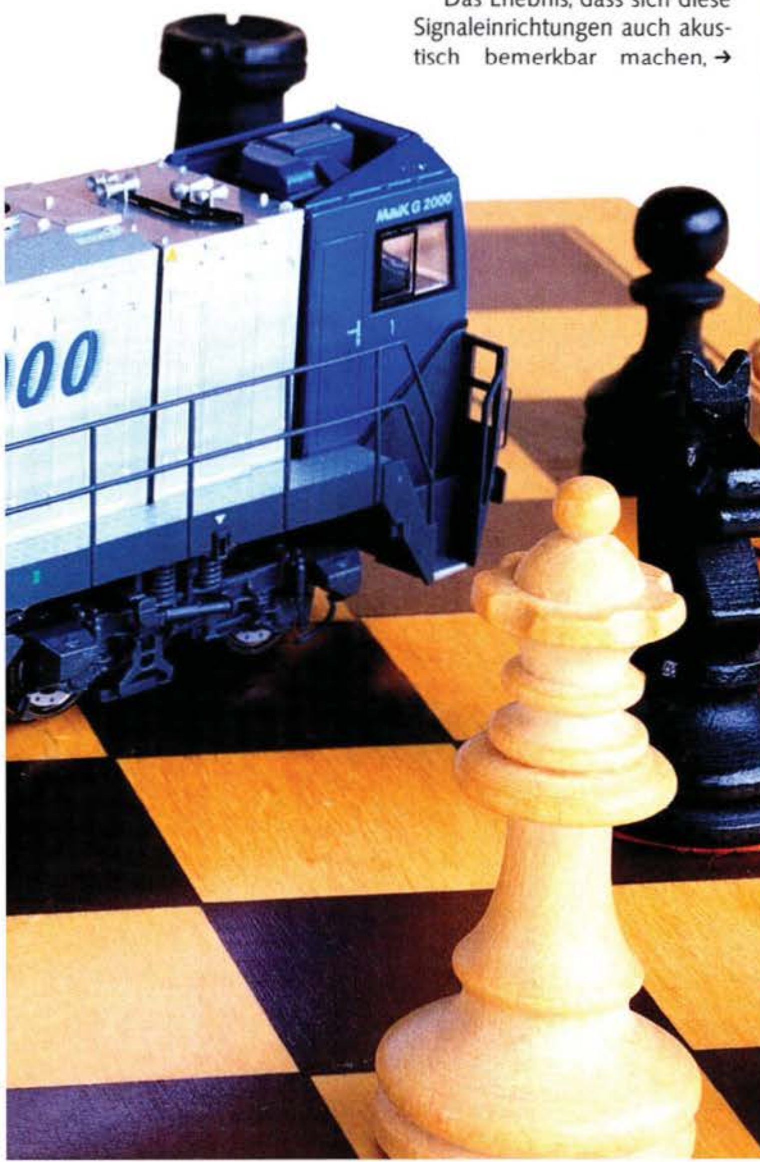


Bevor die Maschine ihre Jungfernfahrt unternimmt, lässt der stolze Besitzer die kritischen Augen über das Gehäuse schweifen. Die gewöhnungsbedürftige asymmetrische Frontgestaltung des Vorbilds setzte das slowenische Konstruktionsteam sehr überzeugend ins Modell um. Dazu zählen die passgenau eingesetzten Fenster, die dünnen Metallgriffstangen und der konturenscharfe Druck. Durch die großzügige Verglasung von Führerstand 1 fällt der Blick auf einen Lokführer in antiquierter blauer Uniform mit Mütze. Die Abdeckgläser der unteren Beleuchtungskörper sitzen allerdings etwas schief. Auch die labberige Halterung der wahlweise zu montierenden geschlossenen Frontschürze ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Das gilt ebenfalls für die labile Rahmenimitation mit den angespritzten Handläufen an den Seiten der Lok, die eine sehr vorsichtige Handhabung nahelegt. Trotz feiner, teils separat angesetzter Details, erweisen sich die Nachbildungen des neuen Vossloh-Standarddrehgestells dagegen als ausreichend robust. Selbst die Antriebswellen zu den Drehgestellen sind vorhanden. Zur Spitzenklasse im Formenbau gehören die sehr feinen Lüftergitter an den Seiten und auf dem Dach. Hinter ersteren erkennt man die senkrechten Lamellen, die oberen lassen einen Blick auf die darunter platzierten Lüfterräder zu. Auf den Führerhausdächern der G 2000 sind die Gehäuse der Klimaanlagen nachgebildet, hinter dem auf der Führerstandsseite 1 sitzen vier Signalhörner mit freistehenden Zuleitungen.

Das Erlebnis, dass sich diese Signaleinrichtungen auch akustisch bemerkbar machen, →



Die Gestaltung dieser Ansicht ist Ansichtssache. Die Umsetzung ins Modell darf aber als gelungen bezeichnet werden.

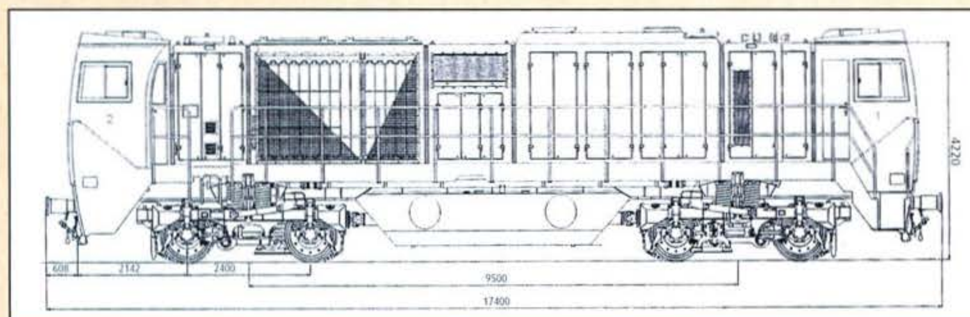


Die Könige sind bedroht. Ebenso ergeht es DB Cargo beim Vorbild und den arrivierten Großserienherstellern im Modell.

MESS- UND DATENBLATT

Vosslohs G 2000 von Mehano in H0

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

 Steckbrief

Hersteller: Mehano, Slowenien
Bezeichnung: G 2000 von Vossloh
Nenngröße/Spur: H0/16,5 mm
Konstruktionsjahr: 2002
Katalognummer: 9425
Epoche: V
Im Handel seit: Juni 2002
Andere Ausführungen: 2-Leiter-Gleichstrom analog, digital; 3-Leiter-Wechselstrom digital mit und ohne Sound, 3-Leiter-Gleichstrom (Sept. 02)
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 467 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Beidseitig Bügelkupplungen, Normschacht
Normen: NEM, CE
Preis: 250 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Digital





Analog





 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen
Schwungmasse: 1, ø 16 x 9 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft:
Ebene: 121 Gramm (Zug mit 72 Achsen)
3% Steigung: 104 Gramm (Zug mit 62 Achsen)
8 % Steigung: 87 Gramm (Zug mit 52 Achsen)

Innenteile: Zur Schmierung des Getriebes Fett auf in Bedienungsanleitung angegebene Stelle geben
Zurüstteile: Geschlossene Schürzen, Fronttrittstufen, Bremsschläuche
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen, bei Sound-Modell zusätzlich Anleitung für Decoder
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

 Service

Gehäusedemontage: Gehäuseschraube im Dachaufbau lösen, Gehäuse abheben

 Elektrik

Stromsystem: Zweischienen-Gleichstrom, Multiprotokoll-Decoder für DCC, Motorola
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: DCC, Motorola
Stromabnahme: Über alle acht Räder mittels Radsatzinnenschleifer
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Fs = Fahrstufe, S_0 = Auslaufweg ohne Belastung

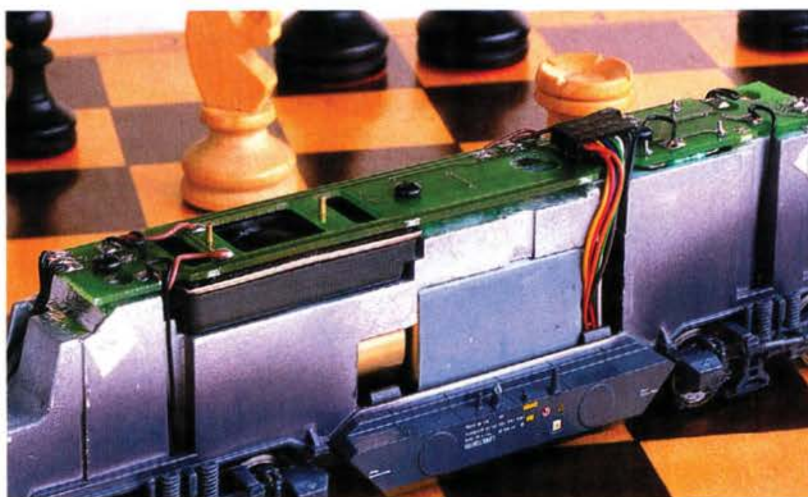
Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	17 400	200	200
Achsstand	9 500	109,2	109,2
Treibraddurchmesser	1 000	11,5	11,5
Drehgestellachsstand	2 400	27,6	27,4
Gesamt-Höhe	4 220	48,5	48,3
Breite	3 080	35,4	35,4

Fahrwerte ohne Last	Fs	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	<1	–
Kriechen	1	<1	–
V_{max}	14	155	198
$V_{Vorbild}$	10	120	170
bei etwa 50 km/h	5	48	34
bei etwa 100 km/h	9	99	112

bleibt dem Digitalbahner vorbehalten. Dessen G 2000 hat einen Lok-Sound-2-Decoder von ESU unter der Haube beziehungsweise im Tank zwischen den Drehgestellen. Zu Gehör bringt ESU digital bearbeitete Originalgeräusche, die von dem unter den Lüfter-Rotoren platzierten Rechteck-Lautsprecher eindrucksvoll an die Außenwelt abgegeben werden. Für die Fahrversuche standen Fleischmanns Twin-Center, Märklins 6021 und die Lokmaus 2 von Roco bereit.

Zunächst lässt der Lokführer natürlich den Motor an, was im Modell mit einem Druck auf die Funktionstaste F1 der Zentrale geschieht. Nach kurzem Hochdrehen verfällt die Kraftquelle vorbildgerecht in einen etwas unrunden Leerlauf. Wird die erste Fahrstufe eingelegt, so erhöht zunächst der Sounddecoder die Drehzahl, bevor die G 2000 mit weniger als 1 km/h davonschleicht. Die Slowenen wählten bei der Entwicklung eine Übersetzung, die sehr gute Langsamfahreigenschaften und ein angemessenes Maximaltempo ermöglicht. In der letzten Fahrstufe erreicht die Maschine so eine Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 155 km/h. Bei eingeschalteter Geräuschelektronik ergab sich mit Lokmaus oder 6021 in den oberen beiden Fahrstufen lediglich ein akustischer Geschwindigkeitszuwachs, nur mit dem Twin-Center ließ sich die G 2000 auf 163 km/h beschleunigen. Grund dafür ist der höhere Energiebedarf mit Sound. In derartige Geschwindigkeitsbereiche stößt das Vorbild ohnehin nicht vor, weshalb auch Besitzer der erstgenannten Zentralen mit der Vossloh-Lok glücklich werden dürften, weil die Fahreigenschaften gefallen. Zu deren Beurteilung lässt man das Geräuschmodul schweigen und betrachtet das ruhige, taumelfreie Gleiten des 467 Gramm schweren Modells. Dank zweier präzise aufgezogener Haftreifen entwickelt Mehanos G 2000

Der Lautsprecher sitzt über der Schwungmasse, der Decoder lagert in der Tankimitation zwischen den beiden Drehgestellen.



vorbildgerechte Zugkraftwerte. In der Ebene befördert sie 19, auf einer Steigung von acht Prozent immer noch 16 vierachsige Reisezugwagen. Selbst im Hochgebirge auf der Acht-Prozent-Rampe schleppt sie 13 Waggons. Da Schnellzüge nicht eben zu den gängigen Anhängseln einer G 2000 zählen, sei angemerkt, dass die Anzahl der beförderten

Rangieren macht Spaß mit den einfachen Bügelkupplungen

Güterwagen erheblich höher liegen dürfte.

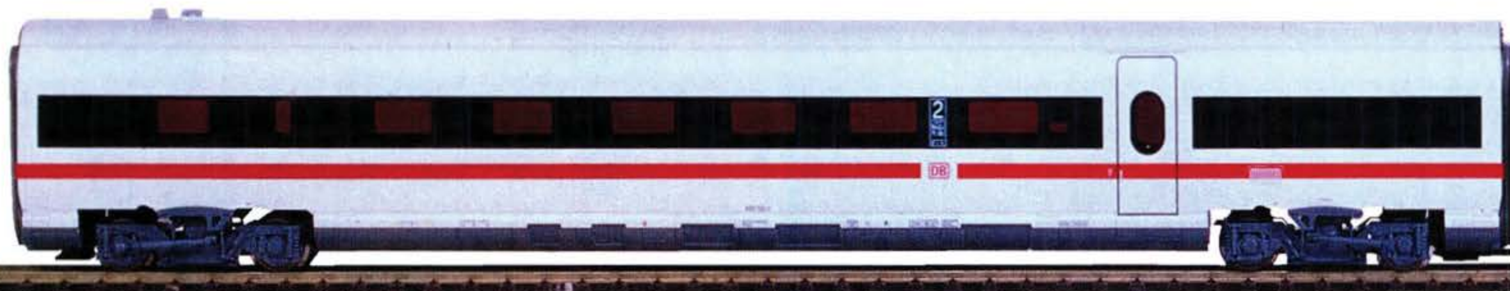
Als Kupplungen gab Mehano seiner Neuentwicklung recht zierliche Bügelkupplungen bei, die sich hervorragend zum Rangieren eignen, weil sie schon bei niedrigen Geschwindigkeiten ihrer Aufgabe nachkommen. Allerdings hätte der Maschine eine Kurzkupplungskulisse gut zu Gesicht gestanden.

Dank der eingebauten LEDs ist die Beleuchtung im Analogbetrieb bereits bei niedriger Fahrspannung erkennbar. Beim Einsatz auf der Digitalanlage ist die Helligkeit der gelblich leuchtenden Dioden ohnehin kein Thema. Nicht ganz so einfach war die Unterbringung der LED fürs dritte Spitzenlicht über den Führerständen. Diese sitzt hinter dem Arbeitsplatz des Personals und strahlt leider auch ein wenig zur Seite durch die silberfarbenen Haubenteile hinter den Führerständen. Um das zu erkennen, muss es aber sehr finster sein.

Kein finsteres Kapitel ist die mehrfarbige Beschriftung. Sie geriet vollständig und bis auf die Baureihenbezeichnung in der Dachrundung ausreichend konturenscharf. Damit bei der Lackierung der G 2000 keine Probleme mit Farbtrennkanten auftreten, fallen diese bei Mehano mit Formtrennkanten zusammen. Auch beim Vorbild bestehen beispielsweise die Führerhäuser aus je zwei Teilen. Den Drehgestellblenden sieht man allerdings an, dass sie aus eingefärbtem Kunststoff bestehen. Sehr schön wirken dafür die aufgedruckten Bremsscheiben an den Radsätzen.

Die digitale DCC-Sound-Version der G 2000 schlägt mit etwa 250 Euro zu Buche, die analoge Lok für Zweileiter-Zweischienen-Gleichstrom kostet 130 Euro. In der Basisausführung ohne Decoder erhält der Käufer ein fein detailliertes, leises Modell mit hervorragenden Fahreigenschaften. Für den happigen Mehrpreis der Lok-Sound-Maschine wird der Digital-Bahner aber durch den größeren Spielspaß der gelungenen Geräuschkulisse entschädigt.

Jochen Frickel



Die stark getönten Scheiben lassen nicht viel vom Inneren der Wagen erkennen. Von außen machen die Wagen auf jeden Fall einen guten Eindruck.

Auch wenn es nur 20 Diesel-ICE-Triebzüge bei der DB AG gibt, waren sie häufiger in den Schlagzeilen präsent, als den Verantwortlichen lieb sein konnte. Roco hat nun Mitte Mai das H0-Pendant des besonderen Fahrzeugs ausgeliefert.

SPAR-DIESEL

Kaum ein Fahrzeug der letzten Jahre erregte die Öffentlichkeit wie der ICE-TD der DB AG. Die als Baureihe 605 geführten Triebwagen fanden sich jedoch meist mit negativen Schlagzeilen in der Presse wieder. Bevor ein einziges Fahrzeug fuhr, wussten die Kritiker bereits, dass der Superzug viel zu wenig Plätze mit übertrieben luxeriöser Ausstattung habe, in zu kleiner Stückzahl gebaut würde und deshalb unwirtschaftlich sei. Auf zwei ausgewählten Strecken werden die Triebwagen inzwischen eingesetzt: Von Nürnberg über Hof und Chemnitz nach Dresden und von München über Lindau nach Zürich.

Und als die Fahrzeuge vor einem Jahr endlich in den Planverkehr kamen, schienen sie ihren Kritikern Recht geben zu wollen. Eine Pannenserie verfolgte die eleganten Dieselsprinter. Die Technik spielte der Bahn einen Streich und so kam es zu Zugausfällen, erheblichen Verspätungen und einer großen Schar unzufriedener Fahrgäste. Meist war die Neigetechnik schuld, die es mitunter schaffte, das gesamte Computersystem abstürzen zu lassen, und den Fahrgästen unerwartete Halte mitten auf der Strecke bescherte. Prinzipiell ist der Diesel-ICE eine technische Meisterleistung in der modernstes Know-How eingebaut wurde: Vier aufgeladene Cummins-Dieselmotoren mit einer Leistung von je 425 kW treiben zwei Gleichstrom-Generatoren an, die ihrerseits jeweils vier Asynchron-Fahrmotoren speisen (Achsfolge: 2'Bo'+Bo'2'+2'Bo'+Bo'2'). Teile der Technik wurden aus Kostengründen von den bereits zuerst entwickelten elektrischen Neigetechnik-ICE übernommen. Aber im Gegensatz zu den elektrischen Brüdern der Baureihen 411 und 415, mussten die Ingenieure bei der Dieselvariante wesentlich mehr Komponenten unter lediglich vier Wagen verstauen, und es durfte dabei eine Achslast von 14,5 Tonnen nicht überschritten werden! Auch das Leistungsvermögen ist beeindruckend: Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h gehört der VT 605 zu den schnellsten dieselgetriebenen Schienenfahrzeugen.

Für die meisten Modellbahner könnte der Diesel-ICE die

Das aufgeräumte Innenleben des Motorwagens ist für den Einbau eines Decoders bereits vorbereitet.

Ein eingelegtes Stück schwarzes Papier verhindert den Durchblick durch den Motorwagen 605 519.







Die Übergänge zwischen den Wagen sind gut detailliert, auch die Glasschiebetüren sind nachgebildet. Die Faltenbälge sind leider unbeweglich.

Ultima Ratio für vorbildgerechten ICE-Verkehr auf ihrer Modellbahn sein. Als Vier-Wagen-Einheit ist er im Maßstab 1:87 immerhin bereits über 1,2 Meter lang. Ein anderer maßstäblicher Triebzug aus der ICE-Familie mit fünf bis 16 Teilen sprengt sicher den Rahmen der meisten Privatanlagen. Und man benötigt schließlich auch keine Oberleitung! Das haben sich die Marketing-Strategen bei Roco auch gedacht und auf der Nürn- →

Die markante Schnauze des 605 kommt im Modell gut zur Geltung. Der riesige Scheibenwischer besteht aus aufgeklebtem Papier.



berger Spielwarenmesse 2000 den H0-ICE-TD angekündigt. Knapp anderthalb Jahre später ist er jetzt in den Regalen der Händler.

Als exakt maßstäbliches Modell haben die Salzburger den Triebwagen ausgelegt, der in einer etwas schmucklosen, dafür umso größeren Schachtel präsentiert wird. Irgendwie beschleicht den Käufer das dumpfe Gefühl, dass man bei Roco nicht genau wusste, ob man ein preiswertes Einfach-Modell machen sollte oder ein High-Tech-Fahrzeug mit allem Schnickschnack. Die starren Faltenbalg-

Ruhig und leise laufender ICE-VT mit Sparausstattung

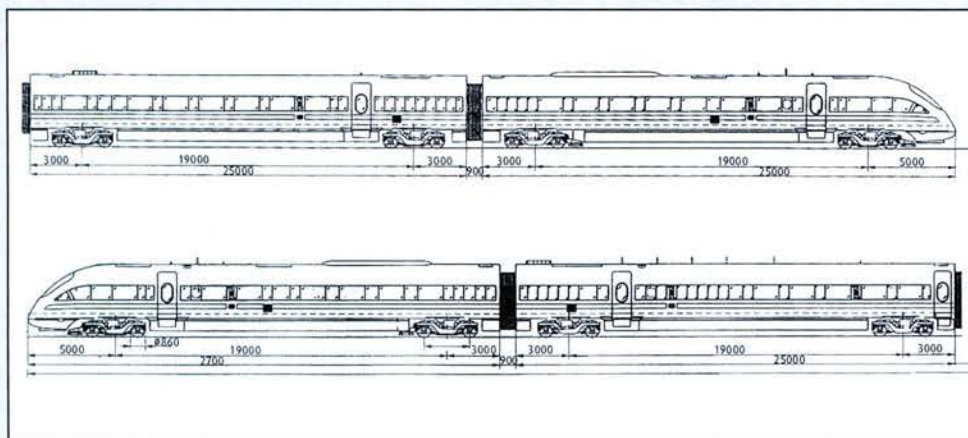
übergänge verraten sogleich, dass sie in Kurven große Lücken zwischen den Wagen entstehen lassen. Die anfänglich entscheidendste Frage für die Konstrukteure war aber sicherlich: Soll er sich in die Kurve legen oder nicht? Er tut es nicht. Die Salzburger haben im Gegensatz zu den Fleischmännern, die das elektrische Pendant 411/415 liefern, auf diese aufwendige Technik verzichtet.

Äußerlich macht der Roco-605 einen sehr guten Eindruck: Die Lackierung und Bedruckung sind sauber und gestochen scharf. Die charakteristische Nase der Neigetechnik-ICE wurde im Modell gut getroffen. Auch die Gravuren der Spritzlinge sind ordentlich, für die Lüftergitter der Klimaanlage auf dem Dach hätte man sich durchbrochene Ätzteile wünschen können. Die Wagen werden mit kleinen Plastiksteckkupplungen fest miteinander verbunden, und in der Geraden macht der Zug dank der Kurzkupplungskulisse einen guten Eindruck. Eine weitere vierteilige Einheit kann mit einer beigelegten starren Kupplung angehängt werden. Der Antrieb ist im Wagen 605 519 untergebracht. Die Ab-

Mess- und Datenblatt



VT 605 der DB AG von Roco in H0



Zeichnung: Konsortium ICT-VT, MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: 605 019, 119, 219 und 519 der DB AG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002
Epoche: V
Katalognummer: 63030
Im Handel seit: Mai 2002
Andere Ausführungen: Wechselstrom
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 926 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Fest gekuppelt
Normen: NEM, CE
Preis: 300 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über alle acht Räder mittels Radsatzinnenschleifer
Motor: Fünfpoliger Motor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzenlicht
Schnittstelle: NEM 652



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellen auf beide Drehgestelle des 605 519
Schwungmasse: Zwei (ø 13 mm)
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ohne Probleme in der achtprozentigen Steigung



Service

Gehäusedemontage: Gehäuse abspreizen und anheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Kupplung für Mehrfachtraktion
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen und eine ausführliche Ersatzteilliste
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	106700	1226	1212
Länge der Endwagen	27000	310	311
Länge der Mittelwagen	25000	287	285
Achsstand im Drehgestell	2600	30	30
Raddurchmesser	860	9,9	10
Länge der Faltenbalge	900	10,3	5,2

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S (mm)
Anfahren	2	<1	-
Kriechen	4,8	<1	-
U_{Nenn}	14	201	245
$V_{Vorbild}$	14	200	245
bei 100km/h	9,2	100	60

nahme des Gehäuses ist allerdings eine Fummelei. Dort sitzt mittig der Fünfpol-Motor mit zwei Schwungmassen und überträgt seine Kraft mittels Kardanwellen auf alle vier Achsen des Wagens. Die Stromabnahme erfolgt über drei Achsen, die vierte ist mit Haftreifen versehen. Für die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung ist auch der zweite Endwagen 605 019 mit einer eigenen Stromabnahme ausgerüstet.

Die Fahreigenschaften des VT605 sind insgesamt zufriedenstellend. Störend ist der große Spannungsbereich zwischen zwei und fünf Volt, in dem der ICE zwar ruckfrei kriecht, bevor er bei fünf Volt 2 km/h rollt und bei sechs Volt bereits 39 km/h erreicht. Da wünscht man sich ein etwas ausgewogeneres Anfahrverhalten. Zwischen sechs und 14 Volt beschleunigt der Vierteiler nahezu linear und erreicht bei einer Spannung von 14 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 201 km/h – besser geht es nicht: Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h. Der Auslauf beträgt bei dieser Geschwindigkeit immerhin fast 25 Zentimeter. Bei wenigen Volt brennt die Stirnbeleuchtung sichtbar. Die vierteilige Komposition mit einem Gesamtgewicht von 926 Gramm stellt den Motor in der achtprozentigen Steigung vor keinerlei Probleme. Und während des gesamten Tests dreht der Gleichstrom-ICE nahezu geräuschlos seine Runden.

Am Wagenboden der Endwagen verraten viele kleine Löcher, dass Roco an dieser Stelle bereits den Platz für einen zukünftigen Lautsprecher vorgesehen haben dürfte. Eine digitale Ausführung mit Geräuschmodul liegt in der Mozart-Stadt schon in der Schublade. Dann wird der Zug der in der Testausführung etwa 300 Euro kostet nochmals zirka 100 Euro teurer. Nicht gerade ein Spar-Preis für ein sparsam ausgestattetes Fahrzeug ohne Neigetechnik und mit unbeweglichen Faltenbälgen. *Stefan Alkofer*

Mit einer Kupplung können mehrere ICE-TD-Einheiten gekuppelt werden, leider sind die Klappen nicht zu öffnen.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

HEICO ▸ *Wiebe-Bauzug in H0*



Zur Nürnberger Spielwarenmesse überraschten die Coburger mit dem erklärten Einstieg in die Produktlinie der Schienenfahrzeuge. Als erstes H0-Set gelangt jetzt der aus drei Waggons bestehende Bauzug (Bild) der Gleisbaufirma Wiebe in den Handel. Das limitierte Set besteht aus einem Niederbordwaggon mit mehrteiliger Ladung, einem Werkstatt- und einem Kesselwagen für Wasservorräte. Die Basismodelle stammen von Märklin. Info: Heico-Modell, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563)50360, Fax (09563)307124.

FALLER ▸ *Kohlensturzbühne und Busreise-Unternehmen in H0*

Die Kohlensturzbühne eignet sich am besten zum Einbau in einen Hang. Die Packung enthält Mauerteile, einen kleinen, fest installierten Kran, Hunte, Kipp-Loren und diverse Kleinteile. Das Bus-Unternehmen besteht aus einem eingeschossigen Büro-Gebäude und einer dreiständigen Fahrzeughalle, deren Tore sich dank des mitgelieferten Antriebs sogar betätigen lassen. Somit bietet sich das Ensemble als Heimstatt für die Busse des Faller-Car-Systems an. Moderne Bahnsteig-Ausschmückungen wie Zuglaufanzeigen, Werbetafeln, Papierkörbe und Uhren enthält ein Set. Für TT produzieren die Gütenbacher ein Stellwerk mit großem Fenster, einen Wasserturm mit stählernem Hochbehälter und zwei Reihenhäuser in versetzter Bauweise.

BUSCH ▸ *Mercedes ML 500 in H0*



Das Modell des überarbeiteten M-Klasse-Autos von Mercedes wird bei Busch der hochwertigen CMD-Collection zugeordnet. Der Käufer erkennt das beispielsweise an den fein aufgedruckten Kennzeichen, den gravierten und bedruckten Außenspiegeln und der hochglänzenden Metallic-Lackierung. Mit dem Kauf des Mercedes-Sprinters, den Busch als DRK-Infomobil bedruckt, unterstützt der Modellbahner die Aktion Minenopfer mit einem Beitrag von einem Euro.

TILLIG ▸ *Doppelstockgliederzug in TT*



Mit Geräuschgenerator rollt nun die DR-V180 auf die TT-Gleise: Anlassen, tempoabhängigen Motorenklang und Signalhorn hat der Soundbaustein parat. Bei den Reisezugwagenneuheiten beschränken sich die Sebnitzer dieses Mal fast ausschließlich auf Modellvorbilder der Bundesbahn und den Sitz- und Dienstwagen BDms 273 der DB AG in IC-Farbgebung. Für die DB-Epoche III gehen der AB4üm 61 (Bild) mit Erster und Zweiter Klasse sowie der kombinierte Sitz- und Gepäckwagen BD4üm 63 ins Rennen auf der Spur der Mitte. Die Bundesbahn-Epoche IV repräsentieren unter anderen ein Pop-Wagentrio sowie der Am 203 in Blau. Für Reichsbahn-Fans kommen jetzt die Epoche-IV-Modelle des vierteiligen Doppelstockgliederzugs DB 13 in den Handel. Den Schienengüterverkehr bereichern verschiedene Kesselwagen, so der bei der ÖBB eingestellte VTG-Vierachser und die bei der DB eingestellte Ermewa-Version, offene und gedeckte ÖBB-Güterwaggons und ein Radeberger-Kühlwagen.

POLA ▸ *Tunnelportal in N und Gelenkwasserkran in IIm*

N-Bahner brauchen beim Simplon-Tunnel nur noch den Berg nachzubauen, die Tunnel-Portale Nord und Süd liefert Pola nun als Bausätze. Außerdem erscheint eine kleine Werkhalle in Ziegelbauweise mit separatem Ladekran. Bei den Gartenbahnen geht Pola eher ins Detail. So stehen für die Drahtesel zwei überdachte Fahrradständer bereit. Das Bw bereichern Signaltafel- und Hemmschuhständer und ein beweglicher Gelenkwasserkran.

MÄRKLIN ▸ *Montanunion-Set in H0*



Auf Basis der bekannten Trixmodelle haben die Göppinger nun für Wechselstrombahner ein Montanunion-Set in H0 (Bild) ausgeliefert. Die Packung umfasst zwei Schlacken- und zwei Roheisenpfannenwagen mit gegenüber den Nürnberger Konstruktionen geänderten Betriebsnummern.

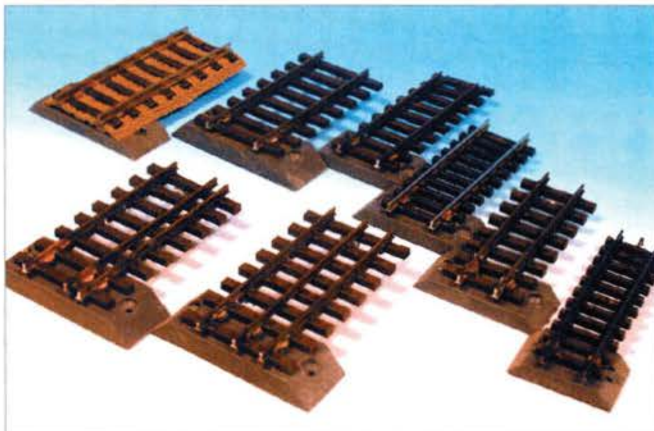
BRAWA ▸ *Rail-4-Chem-Diesellok in H0 und N*

Das private Eisenbahnunternehmen Rail-4-Chem besitzt zwei der von Adtranz aufgearbeiteten 232. Brawa nahm sich für die Modelle in H0 und N (Bild) die W 232.02 zum Vorbild. Die Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung wird serienmäßig mit einem Lok-Pilot-Decoder von ESU ausgestattet.



IMT ▸ *Zerstörungsfeste Modulgleisköpfe*

Die zerstörungsfesten Gleisköpfe dienen der stabilen Befestigung von Gleisen in Modul-Endbereichen und an Übergängen von Segmenten oder zerlegbaren Anlagenteilen. Die Besonderheit ist, dass eine M2-Gewindeschraube unter die jeweilige Schiene gelötet wird und dadurch eine dauerhafte metallische Verbindung entsteht. Die so präparierten Schienen werden mit einem PVC-Körper verschraubt, der dem Bahnkörper-Profil nach NEM 122 entspricht und seinerseits mit dem Rahmen verbunden wird. Die Länge der Schienenköpfe beträgt 56 Millimeter. Das Produkt wird für die Baugrößen H0 (Zweileiter-Gleichstrom), Tilligs Dreischienengleis, H0m, H0e, TT und N hergestellt. Info: IMT Lenzen Modellbau, Alfred-Dobbert-Str. 57, 42111 Wuppertal, Tel. (0202)706312, Fax (0202)7054627, Internet: www.imt-lenzen.de.



LGB ▸ *Feldbahn-Dampflok und -Waggon in IIm*



Der Feldbahn-Zweikuppler sieht mit den frei stehenden Leitungen und Armaturen nicht nur sehr nett aus, die Einsatzmöglichkeiten reichen vom Werksbahnbetrieb bis zum Waldbahnverkehr. Oder man lässt die Lok mit dem ebenfalls neuen Feldbahn-Personenwagen als Museumszug verkehren. Wenn dann noch der funktionsfähige Weinfasswagen eingestellt wird, steht einem feucht-fröhlichen Sommerfest nichts mehr im Wege. Fein detailliert präsentiert sich die vorbildgetreue Nachbildung der DEV-Dampflok Spreewald, die heute in Bruchhausen-Vilsen zuhause ist. Natürlich kann auch in diese Maschine der neue lastgeregelte MZS-Digital-Decoder eingebaut werden. Mit dem Universal-Handy oder dem MZS-PC-Decoderprogrammier-Modul können Einstellungen wie zum Beispiel Anfahrspannung, Beschleunigung und Verzögerung verändert werden. Für Wartungsarbeiten halten die Lehmänner ein Set bereit, das unter anderen Schienenreinigungsflüssigkeit, Kreuzschlitz- und Sechskantschraubendreher beinhaltet. Weitere Informationen sind unter der Internet-Adresse www.lgb.de abrufbar.

WIKING ▸ *Tandemtrailer und Hydraulikhammer*



Die Baustellenfahrzeuge im Maßstab 1:87 bekommen Gesellschaft: Wiking spendiert dem Schaeff-Minibagger HR18 nicht nur einen Hydraulikhammer, sondern mit dem Tandemtrailer auch gleich eine Transportmöglichkeit. Beide Modelle sind in Enzianblau gehalten, das Bagger-Kabinendach ist weiß abgesetzt. Von den Tiefbauaktivitäten unbeeindruckt zeigt sich die fahrerlose Corvette von Chevrolet (Bild). Der schwarze Traum mit verchromten Stoßstangen und Kühlergrill sowie karminroter Inneneinrichtung ist zwar nur eine Farbvariante, aber der Lenker des Esso-Tanklastzugs mit neuem MB-Atego-Hänger (Bild) würde zweifellos gern tauschen. Diese Modelle sind inzwischen ebenso ausgeliefert wie der Transportwagen für das Schneidewerk des Claas-Lexion-Mähdreschers und der korrigierte HSV-Mannschaftsbus.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

HHA ▸ Hochbahn-Triebwagen in H0

Die Hamburger Hochbahn AG (HHA) gab beim österreichischen Hersteller Halling das H0-Modell des HHA-Triebwagens DT4 in Auftrag. Der Wagenkasten besteht aus transparentem Kunststoff und ist mehrfarbig bedruckt. Originalgetreue Zielbeschriftungen liegen bei. Der Vertrieb erfolgt ausschließlich als Souvenir über den Info-Shop der HHA, Steinstr. 27, 20095 Hamburg, Tel. (040)32882723.



HAPO ▸ O&K-Diesel und zwei Loren-Sets in H0e



Unter dem schmächtigen Messing-Gehäuse der O&K-Diesellok verbirgt sich ein fünfpoliger Motor, der beide Achsen antreibt. Auch die neun Kipploren, die in zwei Sets von fünf beziehungsweise vier angeboten werden, bestehen aus Messing. Die Waggons der größeren Packung tragen die Nummern 1 bis 5, im Vierer-Set stecken die Betriebsnummern 6 bis 9. Info: Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Fax (08246)1431.

SACHSENMODELLE ▸ PKP-Speisewagen im Längenmaßstab 1 : 100

Im Längenmaßstab 1:100 rollt der Speisewagen Jwx Typ B der polnischen Staatsbahn PKP in Epoche-IV-Beschriftung als 515188-40020-1 (Bild) auf die H0-Gleise. Ihn begleiten aus Zittau die Epoche-III-Eilzugwagen A4üme und B4üme der DR. Den Güterverkehr derselben Epoche bereichern der Schmalspurtransportwagen des Raw „Wilhelm Pieck" sowie zwei DB-Loktransportwaggons mit Dampf- beziehungsweise Diesellok als Ladung. Die beiden H0e-Modelle sind unmotorisiert. Auf Freunde der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn (K.Sä.St.EB.) wartet der zweiachsige H0-Viehverschlagwagen Vemqz für Kleintiertransporte, den es auch als CSD-Epoche-III-Ausführung gibt. Das Modell des vierachsigen Maschinenkühlwagens MK-4 mit der Aufschrift „Lausitzer Kindl" der Görlitzer Brauerei Landskron repräsentiert dagegen die Epoche V.



PIKO ▸ DR-Sattelbodenselbstentladewagen



Ihr H0-Sortiment für die DR-Epoche III komplettieren die Sonneberger durch den Sattelbodenselbstentladewagen KKt 22 mit Bremserhaus (Bild). Der DR-Bedarfskaliwagen T-v 5602 ist dagegen erst in Epoche IV einsetzbar. Mit Varianten erweitert Piko das Kontingent ausländischer Bahnverwaltungen: Der bekannte gedeckte Güterwagen ist nun als Glm für die Modell-ÖBB, als Gms 2.21 für die Miniatur-SNCF unterwegs. Bei der NS rollte das Vorbild des offenen Güterwaggons GTMK schon in Epoche III durch die Niederlande. Der Containertragwagen Rgs der italienischen FS, beladen mit Behältern der „Trinacria Trasporti", ist auch diesseits der Alpen anzutreffen.

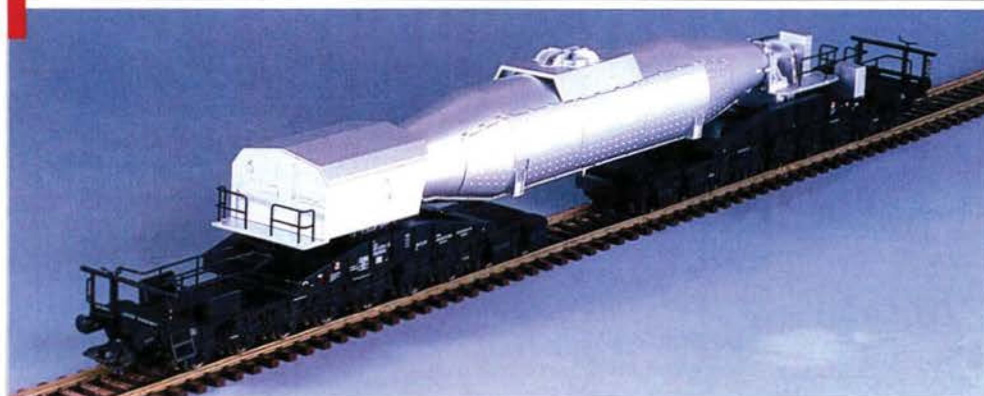
KIBRI ▸ Bahnhof Holzkirchen in N

Als Jahresmodell 2002 erscheint für-N-Bahner der Bahnhof Holzkirchen mit zwei Bahnsteighallen. Die Bahnsteige können in Standard-Höhe oder als höhere ICE-Ausführungen nachgebildet werden. Wer mehr als drei Schnellzugwagen unter Dach und Fach bringen möchte, der kann die Bahnsteighalle auch einzeln nachkaufen. Der Bahnsteig Friedrichsdorf bezieht seinen Reiz aus der Kombination von alter Überdachung und aktuellen Accessoires wie den großen, bunten Bahnsteigfiguren der DB AG. Der Bahnsteig Sommerrain besitzt eine ähnliche Ausstattung, weist aber keine Überdachung auf. H0-Bahner bedenken die Böblinger mit dem Schienentiefladewagen Uaai 687.9, der nun ohne Ladegut kurzgekuppelt zur Auslieferung kommt. Das nicht eben üppige Angebot an Langholztransportern bereichert ein Modell auf Mercedes-SK-Basis, das seit den 70er-Jahren gelegentlich in den Wäldern aufräumt. Kürzere Festmeter lädt der Sattelzug mit Actros-Dreiachser mit dem Ladekran gern selbst auf. Die Autokrane Gottwald AK 850 und Liebherr LTM 1800 erhalten Begleitung in Form eines MAN- beziehungsweise Mercedes-SK-Schwerlastsattelzuges. Für die Schwerlastspedition Baumann rollen ein Mercedes-SK-Sattelzug mit Goldhofer-Auflieger und zwei Hamm-Walzen als Ladegut sowie ein MAN-Sattelzug mit Grader der Firma O&K, der auf einem Scheuerle-Tiefbett-Auflieger steht. Moderne Baustellenatmosphäre versprüht der Atlas-Raupenbagger des Typs 2004 LC.

MEHANO ▸ *G2000 in H0*

Vosslohs hochmoderne Streckendiesellok nahm sich Mehano zum Vorbild für das H0-Modell (Test ab Seite 78). Zunächst kommen die analoge Zweileiter-Gleichstrom- und die DCC-Ausführung mit Sound zur Auslieferung und Varianten für DCC ohne Soundmodul, analoge Wechselstrom-Loks und Maschinen für das Motorola-System mit oder ohne Geräuschbaustein.

TRIX ▸ *Tragschnabelwagen in H0*



Der im Vorjahr angekündigte Tragschnabelwagen im Maßstab 1:87 ist jetzt beim Fachhandel angekommen. Das längste jemals von Trix entwickelte Schienenfahrzeug hat nicht nur mit 32 Achsen stattliche Ausmaße, sondern auch ein ebensolches Gewicht (siehe Probefahrt auf Seite 74). Der wegen unbefriedigender Laufeigenschaften der ersten Serie überarbeitete H0-Torpedopfannenwagen (Bild) wird derzeit ebenfalls ausgeliefert.

HERPA ▸ *Mercedes Vaneo in H0*



Der aus der A-Klasse entwickelte Minivan Vaneo überholt scheinbar spielend den erheblich stärkeren MAN-TGA-Silosattelzug von Heibo. Für German Parcel rollt ein Kofferhängerzug mit MAN-TGA-Zugfahrzeug. Die Feuerwehr Düsseldorf nennt nun einen C-Klasse-Kombi der Vorgänger-Generation ihr Eigen. Das Technische Hilfswerk (THW) erhielt ein weißes Fahrzeug der E-Klasse der gerade abgelösten Baureihe.

CS-TRAIN ▸ *H0-Diesellokvariante der DR-V75*



Als DR-Epoche-IV-Modell mit der Nummer 107004-4 (Bild) hat CS-Train jetzt die V75 in H0 aufgelegt. Der Antrieb erfolgt auf alle Achsen. Eine Schnittstelle für den Decodereinbau ist vorhanden. Den Vertrieb in Deutschland hat zwischenzeitlich Tillig übernommen.

TERMINE + TREFFPUNKTE



VORBILD

Do 20.06. bis So 23.06.

Volksmusik-Express nach Seefeld. (3)

Do 20.06. bis Di 25.06.

Bergbahnen am Mont Blanc. (3)

Sa 22.06. bis Mo 01.07.

Technische Nostalgie in Südschweden. (3)

Sa 22.06. und So 23.06.

Schmalspur-Dampfzüge zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf. DEV, Tel. (04252) 93000, Internet: www.museumseisenbahn.de. Sams-, sonntags bis Sonntag 29.09.

Sa 22.06.

Auf einst verbotenen Wegen durch den Ruhrpott mit VT98. Historische Eisenbahn Gelsenkirchen, Tel. (0203)4291919.

Cottbus – Dresden – Prag mit 032204 und CD-E-Lok. (5)

Mit VT98 zum Mainuferfest nach Offenbach. Ab Gießen. OEF, Tel. (06406)6506, Fax (06406)77419.

Mondscheinfahrt auf der Selketalbahn. (6)

Dieselbespannter Vulkanexpress auf der Brohltalbahn. (8) Jeden Sams-, Sonn- und Feiertag bis 27.10.

Dampf- und Akkulokbetrieb bei der Dresdner Parkeisenbahn. Betriebsleitung, Tel. (0351) 4456795, Fax (0351)4456799. Tägl. Betrieb bis 27.10.2002

So 23.06.

Nördlingen – Dinkelsbühl mit VT 98. (12) Auch 21.07.

Feldbahnfahrten bei der Wilden Erika ab Wörme Dorf. Feld- und Kleinbahn BetriebsgGmbH, Postfach 2001, 21244 Buchholz, Tel. (04187)32005. Internet: www.fkbg.de. Sonntags bis 29.09.

Kassel-Wilhelmshöhe – Naumburg mit Hessencourrier-Dampfzug. (4) Auch 28.07.

Do 27.06. bis Mi 10.07.

Eisenbahnen in Finnland. (2)

Fr 28.06. bis Sa 13.07.

Eisenbahn-Sommer in Skandinavien. (3)

Sa 29.06. und So 30.06.

Feldbahn- und Sommerfest in Schlanstedt. K. Kunte, Tel. (0172)5349229, Internet: www.feldbahn-schlanstedt.de.

Museumsdepot Sudenburg/ Magdeburg geöffnet, Halberstädter Str. 133. IG Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen, Tel. (0391)6200311, Internet: http://www.IG-Nah.de. Auch 27., 28.07., 24., 25.08.

Sa 29.06.

Burgdorf – Huttwiel mit 64518. Vereinigte Dampf-Bahnen Emmental & Worblenthal Solothurn, Tel. (0041)(79)5665476, Internet: www.verein-vdb.ch.

So 30.06.

Plandampf Horb und Tübingen. (1)

Schienenbummel mit dem Heide-Express: Lüneburg Süd – Soderstorf. ArGe Verkehrsfreunde Lüneburg, Postfach 1208, 29446 Dannenberg.

Ferienfahrten auf der Museumsbahn Merzig –Losheim. Verkehrsbüro Losheim, Tel. (06872)6169. Auch 14., 28.07.

Fr 05.07. bis So 07.07.

Jubiläumsfeier 25 Jahre Eisenbahnclub und 15 Jahre Kleinbahnfreunde in 84478 Waldkraiburg. Veranstaltungen im Haus der Vereine und im Stadtpark. Haus der Vereine, Brünner Str. 8, 84478 Waldkraiburg.

Sa 06.07.

Dampfsonderzug Horb – Chur mit 01519. (1)

Bodensee-Express Nördlingen – Konstanz. (12)

Schlemmer-Express ab Bruchhausen-Vilsen. DEV, Tel. (04252)93000, Internet: www.museumseisenbahn.de.

Obusfahrten zum Esslinger Bürgerfest. Stuttgarter Historische Straßenbahnen, Tel. (0711) 822210, Fax (0711)8266490.

Glauchau – Ostthüringen mit 231097. IG 583047, K. Häußer, Tel. (03763)441309.

So 07.07.

Hattingen – Wengern Ost mit 382267. (11)

Karl-May-Fahrten bei der Museumsbahn Radebeul, Sidonienstr. 1, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, Fax (0351) 4614808., Internet: www.traditionsbahn-radebeul.de. Auch 04.08.

Schienenbummel mit dem Heide-Express. Lüneburg Süd – Soltau DB. ArGe Verkehrsfreunde Lüneburg, Postfach 1208, 29446 Dannenberg.

Ausstellung: „Henriette Bimmelbahn, Thomas die Tenderlok und ihre Gefährten – Die Eisenbahn im Kinderbuch". Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), Tel. (02546)1393. Auch 04.08.

Di 09.07. bis Do 11.07.

Dieselbetrieb bei der Berliner Parkeisenbahn. (7) Auch 16.-18. und 23.-25.07.

Sa 13.07.

Museumssommernacht, Fahrbetrieb bei der Dresdner Parkeisenbahn bis 24 Uhr. Betriebsleitung, Tel. (0351)4456795.

Dampfsonderfahrt ab Essen Hbf mit 78468. Historische Eisenbahn Gelsenkirchen, Tel. (0203)4291919. Auch 12.08.

Zur Bieberlies' mit dem VT 98. Gießen – Bieber. OEF, Tel. (06406)6506.

So 14.07.

Naumburg – Bad Emstal mit Hessencourrier-Dampfzug. (4)

Teddybär-Express Bad Laer – Ibbenbüren Aasee mit BR 50. (10)

Dampfzugfahrten zwischen Tübingen, Eyach und Hechingen HzL. (1)

Schienenbummel mit dem Heide-Express. Winsen/Luhe Süd – Amelinghausen. ArGe Verkehrsfreunde Lüneburg, Postfach 1208, 29446 Dannenberg. Auch 11.08.

Dieselfahrtag bei der Mansfelder Bergwerksbahn. Tel. (034772)27640, Internet: www. bergwerksbahn.de. Auch 11.08.

Fr 19.07.

Sommernachtsfahrten mit der Stuttgarter Historischen Straßenbahn. SHB, Tel. (0711) 822210.

Sa 20.07.

Gießen – Jossa – Bad Brückenau mit dem Schienenbus. OEF, Tel. (06406)6506.

Sommerfest im Museumsbahnhof Schönberger Strand. VVM, Tel. (04344)2323. Internet: http://www. ruge.de/vvm-museumsbahn.

Dämmerstunden im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Nachtbetrieb mit Dampf- & Dieselloks. (11)

5. Lange Nacht der Eisenbahn-Romantik

Am Samstag, 17. August 2002, senden SWR und MDR das Gemeinschaftsprojekt „Langer Samstag – Showtalk: Die Lange Nacht der Eisenbahn-Romantik" zwischen 20.15 Uhr und 6 Uhr.

Der 1. Teil bis 21.55 Uhr und die erste Stunde von Teil 2 haben die Unterhaltung zum Schwerpunkt. Neben Sketchen und Musiktiteln werden die schönsten Strecken und diverse Museumsbahnen vorgestellt.

Ab 23 Uhr rückt in Teil 2 die Eisenbahn selbst mit Beiträgen aus Deutschland, Europa und dem Rest der Welt in den Mittelpunkt. Zwischendurch beantworten Modellbahnfans, die im Studio an einer Anlage bauen, Zuschauerfragen.

Im 3. Teil zwischen 2 Uhr und 6 Uhr werden die ersten 10 Eisenbahn-Romantik-Folgen wiederholt.

Während der ganzen Nacht beantwortet ein Expertenteam Zuschauerfragen. Zu jeder vollen Stunde wird eine Preisfrage gestellt.

Die Moderatoren der Sendung sind Arnd Vogel und Hagen von Ortloff.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Kurzfristige Änderungen des Programms sind möglich.

- **SWR 3 zeigt „Eisenbahn-Romantik" jeweils sonntags um 17.45 Uhr.**
  Die Themen lauten:
  23.06.: Reiseziele im In- & Ausland
  30.06.: Eisenbahn-Sommer 2002
  07.07.: Bahnnostalgie in Graubünden
  14.07.: Mit dem Zug zwischen Fels und Meer – Eisenbahn an der Ligurischen Küste
  21.07.: Grand Canyon Railway
  28.07.: Lokalbahnidylle im Salzkammergut.
- **Der MDR strahlt „Eisenbahn-Romantik" am Freitagnachmittag aus.**
- **In 3 Sat laufen zumeist gekürzte Wiederholungen teils älterer Eisenbahn-Romantik-Sendungen: 15.07., 15.30 Uhr: Bahnmythos Cheyenne im Maßstab 1:87.**

So 21.07. bis Do 25.07.

Bergbahnen im Berner Oberland. (3)

So 21.07.

Horb - Pforzheim mit 527596. (1)

Nördlingen - Dinkelsbühl mit VT 98. (12) Auch 24., 25.08.

Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

Fr 26.07.

Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

Sa 27.07. und So 28.07.

Sommerdampf auf der Preßnitztalbahn. (9)

Rennsteigfestwoche mit Pendelfahrten Stützerbach - Rennsteig - Schmiedefeld. Dampfbahnfreunde Mittlerer Rennsteig, Tel. (036782)70666, Internet: www.rennsteig-park.de.

Sa 27.07.

Mit zwei Dampfloks zum Brocken. Ab Gernrode. (6)

Ammergau-Express Donauwörth - Murnau. (12)

So 28.07.

Cabriofahrt zum Brocken mit 996102. Ab Gernrode. (6)

Sa 03.08. bis Mi 14.08.

Mit Volldampf durch Osteuropa. (3)

Sa 03.08. und So 04.08.

Fahrten zum Schulanfang. Auf der Preßnitztalbahn. (9)

Sa 03.08.

Feldbahnfahrtag zum Schützen- und Heimatfest Schlanstedt. K. Kunte, Tel. (0172)5349229, Internet: www.feldbahn-schlanstedt.de.

Sa 10.08. und So 11.08.

Dampflokfest bei der Museumsbahn Merzig -Losheim. Sa auch Bahnpostfest. Verkehrsbüro Losheim, Tel. (06872)6169. Auch 14., 28.07.

Sa 10.08.

Ab Rheydt zum Rhein in Flammen. Mit der erröteten 18201 und Nostalgie-Salonwagen-Express. W. Küffner, Tel. (02166)630122.

Bodensee-Express Stuttgart - Konstanz. Zum Seenachtsfest mit 01 1066. UEF-Historischer Dampfschnellzug, B. Lambracht, Tel. (07326)921516.

So 11.08.

Cottbus - Warnemünde. Mit 143001 zur Hanse-Sail. (5)

Ab Rheydt zum Schienenfahrzeug-Prüfcenter im Naturpark Schwalm-Nette. W. Küffner, Tel. (02166)630122.

Do 22.08. bis Sa 31.08.

Von der Donau zur Adria. (2)

Do 22.08. bis Di 27.08.

Bergbahnen am Vierwaldstätter See. (3)

MODELLBAHN

Dauerausstellung

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee. Täglich geöffnet. Tel. (07582) 934028.

So 23.06.

Börse der Zirndorfer EF in 90513 Zirndorf, Paul-Metz-Halle, Volkhardtstr. 33. ZEF, Tel. (0911)603531.

Mi 26.06.

Modell-Eisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee geöffnet, Möserweg 37. Tel. (07524) 5312. Auch 10., 24.07., 07.08.

Sa 29.06. und So 30.06.

Gartenbahnfest in der Kleingartenkolonie Birkenwäldchen, Berlin-Charlottenburg, Spandauer Damm 152. Tel. (030)3413959.

Fr 28.06. bis So 30.06.

Gartenbahn-Treffen in 04435 Schkeuditz, im ehemaligen Straßenbahndepot, Rathausplatz 11. IG Modellbahn Schkeuditz, Tel. (034204)65834.

Börse in 18069 Rostock, Autohaus Krüger, Hawermannweg 15-19. C.A.M., Tel. (0381) 7697579.

So 30.06.

Börse des MEC Bayreuth in Oberwarmensteinach, Haus des Gastes. Verkehrsamt Warmensteinach, Tel. (09277)1401.

Börse in 51373 Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof. Cremer, Tel. (02103)51133.

Sa 06.07. und So 07.07.

24-Stunden-Fahrt zweier Modell-Loks beim Hafenfest in Wilhelmshaven, Bahnhofspassage. Strom wird mit Fahrraddynamo erzeugt. EF Friesland, Tel. (04421)569652 (Mo-Fr 7-14 Uhr).

So 07.07.

Börse in 46485 Wesel, Niederrheinhalle, An de Tent. Cremer, Tel. (02103)51133.

Fahrbetrieb im „Lok Land", in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, Tel. (09252)92294, Fax (09252)916520, Internet: www.lokland.de. Auch 14., 21., 28.07.

So 14.07.

Börse in 51065 Köln-Mülheim, Stadthalle, Wiener Platz. Cremer, Tel. (02103)51133.

Sa 20.07. bis So 28.07.

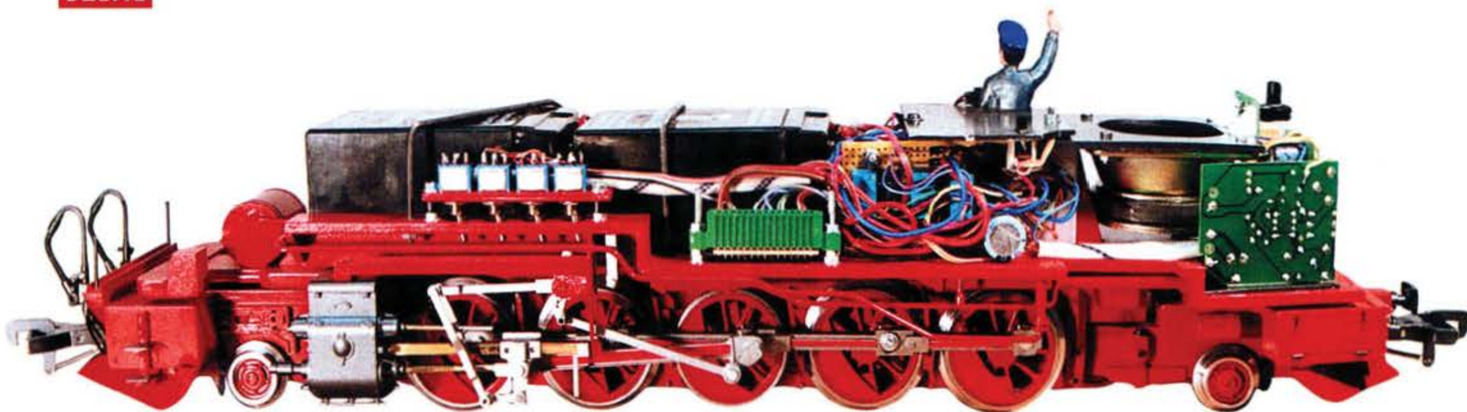
Modellbahnschau Spur I in 09435 Scharfenstein, Burg Scharfenstein. Tel. (03725) 70720. Tägl. außer Mo. 22.07. geöffnet.

Die häufigsten ADRESSEN

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071)76744, Fax (07071) 76749, Internet: www.Eisenbahnfreunde-Zollernbahn.de. E-Mail: efznesa@t-online.de.**
2. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, E-Mail: reisen@dgeg.de.**
3. **IGE-Bahntouristik, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151) 817200, Fax (09151)817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online. de.**
4. **Hessencourrier e.V., Kaulenbergstr. 5, 34131 Kassel, Tel. (0561) 35925, Fax (0561) 8075701, Internet: www.hessencourrier.de. E-Mail: info@hessencourrier.de.**
5. **Lausitzer Dampflok Club e.V., Am Stellwerk 552, 03185 Teichland, Tel./Fax (035601) 56254.**
6. **Freundeskreis Selketalbahn e.V., H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder, Tel./Fax (039485) 61661, Internet: www.selketalbahn.de.**
7. **Berliner Parkeisenbahn gGmbH, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin-Köpenick, Tel. (030) 29743259, Internet: http://www.parkeisenbahn.de.**
8. **Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspurbahn e.V., Verkehrsbüro Brohltal in Niederzissen, Tel. (02636) 80303, Fax (02636) 80146.**
9. **Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, Fax (037343) 80809, Internet: www.pressnitztalbahn.de, E-Mail: verein@pressnitztalbahn.de.**
10. **Tecklenburger Land Tourismus e.V., Tel. (05482) 703810, Fax (05482) 703888 und Eisenbahn-Tradition e.V. Lengerich, Tel. (05481) 82914, Internet: www.eisenbahntradition.de.**
11. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V., Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516 (Mi+Fr, 10-17 Uhr), Internet: www.eisenbahnmuseum-bochum.de.**
12. **Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, c/o Ekkehard Böhnlein, Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083) 340, Fax (09083) 388, Internet: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.**

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.



Auch das Innenleben mit den Blei-Gel-Akkus für unabhängigen Fahrbetrieb und der Eigenbau-Soundelektronik macht einen professionellen Eindruck.

Unter den Händen des rührigen Grünauer Modellbauers Rolf Weidenhammer entstehen mit einfachen Mitteln wirklich sehenswerte Gartenbahn-Modelle.

Kein Leipziger All

Die Plattenbauten im Leipziger Stadtteil Grünau wecken Erinnerungen an den sozialistischen Wohnungsbau vom Fließband in der ehemaligen DDR. Kaum jemand wird bei diesem Anblick auf die Idee kommen, hier Gartenbahn-Atmosphäre in der wetterfesten Baugröße der Modelleisenbahn schnuppern zu können.

Und doch: Genau hier ist ein Modellbauer zu Hause, unter dessen geschickten Händen Gartenbahn-Modelle entstehen, die keinen Vergleich zu scheuen brauchen. Die Anthrazit-Farbgebung der Dampfloks ist zwar nicht vorbildgerecht, doch die nimmt der Schöpfer dieser 1:22,5-Miniaturen als persönliches Markenzeichen für sich in Anspruch. Wer zum ersten Mal einer solchen Eigenbau-Maschine ansichtig wird, vermutet als Produktionsstätte eine Feinmechaniker-Werkstatt mit bester Ausstattung.

Weit gefehlt: Die Werkstatt wirkt geradezu spartanisch. „Die einzige Maschine ist meine kleine Tischbohrmaschine", erklärt Rolf Weidenhammer mit einem Lächeln und ergänzt: „Mein Dremel ist für den Modellbau wohl kaum geeignet!"

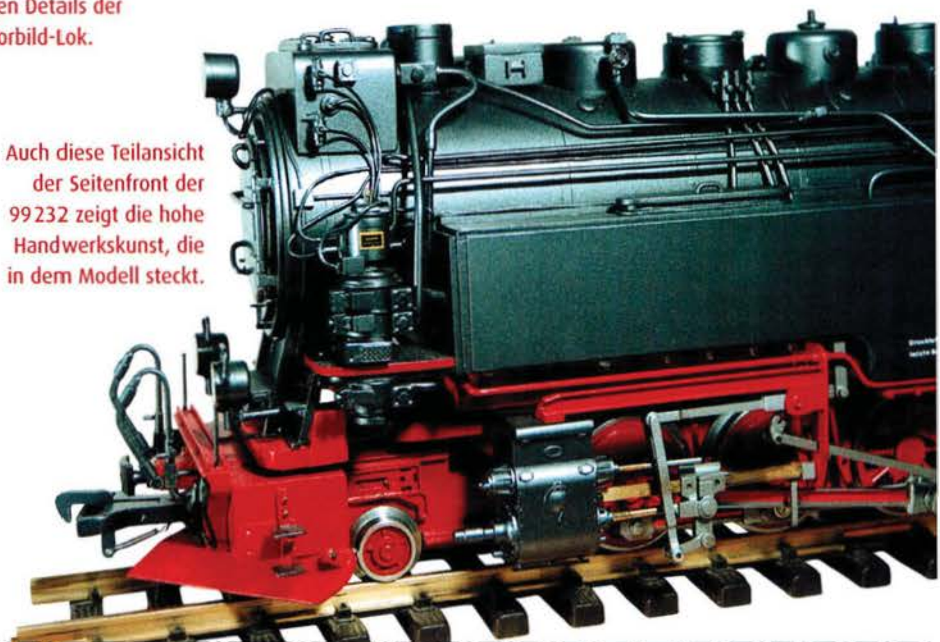
Der Beruf des 48-Jährigen ist eigentlich schon der nächste Widerspruch: Die filigranen Modelle lassen eher auf einen Optiker oder einen Uhrmacher tippen, denn auf den



Polystyrolplatten, Messing. Aluminium, Stahl und Material aus der Wühlkiste: Basis des Einheitslok-Nachbaus.



Vor der Endmontage: Die Front offenbart bereits die rundum stimmigen Details der Harzer Vorbild-Lok.

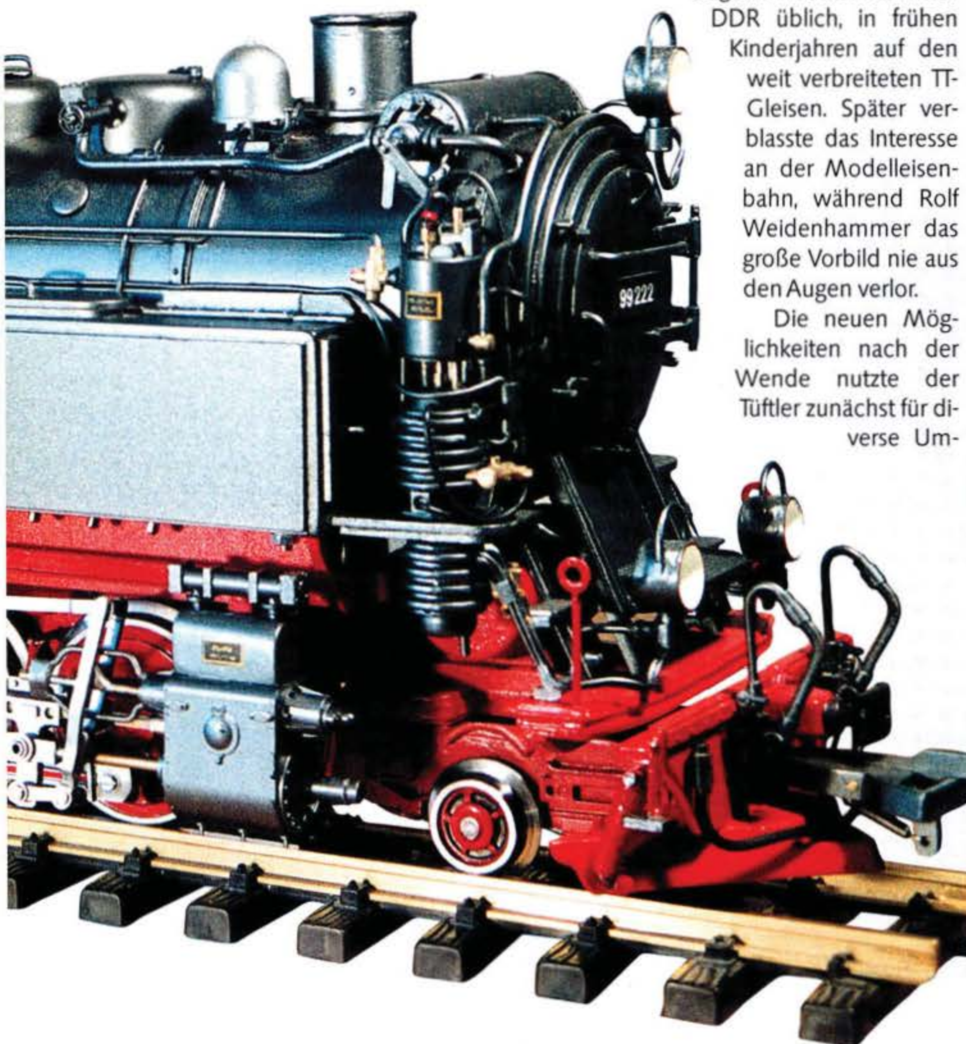


Auch diese Teilansicht der Seitenfront der 99 232 zeigt die hohe Handwerkskunst, die in dem Modell steckt.

erlei

tatsächlichen Bauhandwerker. Ein Rundblick in Weidenhammers Werkstatt verrät allerdings auch dessen Vorliebe für elektronische Tüfteleien, und die auf den Regalen verstaute Literatur lässt auf großes Interesse an allen technischen Dingen schließen.

Des Leipzigers Modellbahner-Laufbahn begann, wie damals in der DDR üblich, in frühen Kinderjahren auf den weit verbreiteten TT-Gleisen. Später verblasste das Interesse an der Modelleisenbahn, während Rolf Weidenhammer das große Vorbild nie aus den Augen verlor.



Die neuen Möglichkeiten nach der Wende nutzte der Tüftler zunächst für diverse Um- und Eigenbauten auf dem Gebiet der Audio- und Videotechnik.

Dann kam jener schicksalhafte Tag, an dem Rolf Weidenhammer in einem Baumarkt eine großspurige Spielbahn begegnete. Das äußerst billige Angebot aus Fernost begleitete den Spontankäufer nach Grünau, wo alsbald die Demontage begann. Das Lokomotivchen erhielt zunächst einen einfachen elektrischen Antrieb, später folgten ein neues Gehäuse und Umbauten der Waggons. Am Ende stand das Fazit: „Das kann ich auch total selber bauen und noch viel besser!"

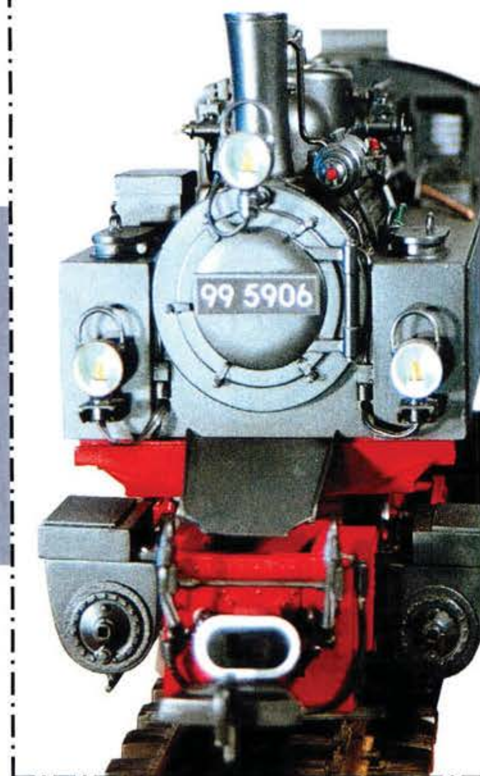
Gesagt, getan: Auf 45-Millimeter-Gleisen entstanden, ausschließlich für den Eigenbedarf, immer mehr Modelle, deren Qualität sich stetig steigerte. Bis heute hat Rolf Weidenhammer insgesamt zehn Triebfahrzeuge, acht Personenwagen und 22 Güterwaggons gebaut, die meisten im Maßstab 1:22,5.

Als Vorlagen dienten dem Leipziger immer Fotos und Skizzen, die er entsprechend vergrößerte und umrechnete. Den größten Teil seiner Modelle baute Weidenhammer nach Schmalspur-Vorbildern der Deutschen Reichsbahn der DDR.

Nicht nur aus finanziellen Gründen verzichtete der Modellbauer weitgehend auf LGB-Fertigteile. „Dieser Radsatz wäre im Original-Maßstab zu klein gewesen und hier hätte sowieso kein fertiges Fahrwerk aus Nürnberg gepasst", macht Weidenhammer an Hand seiner Eigenbau-Kollektion klar. Auch wenn er einen möglichst kompromisslosen Modellbau anstrebt, sind schon aus fertigungstechnischen Gründen selbst einem mittlerweile so versierten Gartenbahn-Fahrzeugbauer wie dem 48-Jährigen bei allem Einfallsreichtum irgendwo →



Bis zu 800 Stunden beträgt die Bauzeit für eines der Ilm-Meisterwerke aus der Modell-Lokschmiede im Leipziger Stadtteil Grünau. In seiner Werkstatt fertigt Rolf Weidenhammer unter weitgehendem Verzicht auf Maschinen in Handarbeit.



Grenzen gesetzt. Die Kunst liegt halt darin, auch im Kompromiss noch präzise Arbeit abzuliefern.

Für die Rahmen seiner Fahrzeuge fertigt Rolf Weidenhammer zunächst Einzelteile aus Polystyrol-Platten und unterschiedlichen Kunststoffprofilen an. Das Plattenmaterial stammt aus dem Sortiment eines großen deutschen Elektronik-Versandes, die Profile gibt's in Modellbaufachgeschäften. Die Teile verklebt Weidenhammer zu Baugruppen, was die Festigkeit erhöht. Sie entspricht beinahe derjenigen von Spritzgussteilen.

Das Innere der Fahrwerksrahmen kleidet der findige Modellbauer mit Aluminium-Flachmaterial aus, in dem auch die Radsätze und Wellen laufen. Die Getriebe berechnet und konstruiert Weidenhammer grundsätzlich selbst. Die benötigten Zahnräder lässt er sich nach eigenen Zeichnungen von einer Leipziger Spezialfirma aus Stahl anfertigen. Die Motoren bezieht Rolf Weidenhammer aus dem Elektronik-Versandhandel und schwört dabei auf einfache 12-Volt-Aggregate statt auf Hochleistungsmotoren: „Bei dem Preis würde ich lieber mal den Motor wechseln, das rechnet sich im Vergleich zu den teuren immer noch." Bisher war ein Austausch aber nicht erforderlich, zumal die Modelle nur im privaten Einsatz laufen und nicht im täglichen Dauerbetrieb einer Schauanlage. „Dafür sind sie nicht konzipiert", weist Weidenhammer diesbezügliche Ansinnen weit von sich.

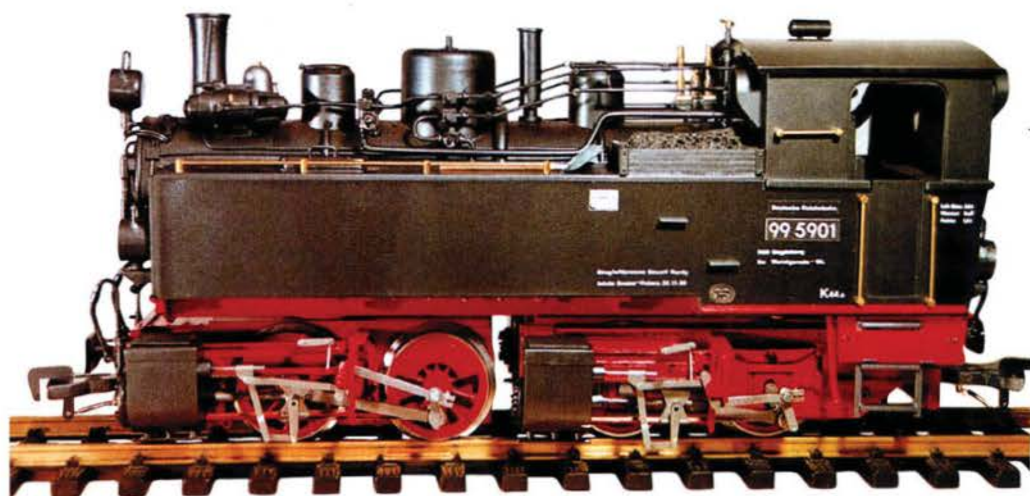
Mit Ausnahme der beiden Mallet-Loks sind alle Motoren querliegend eingebaut. Das hat den Vorteil, auch einfache Getriebe einzusetzen. Von selbsthemmenden Getrieben mit Schneckenantrieb hält Weidenhammer nicht viel. Baut er ausnahmsweise einen Motor längs ein, verwendet er Kronenzahnräder. Inzwischen hat er eine Art Baukastensystem für seine Getriebe entwickelt. „Das bleibt mein Betriebsgeheimnis", schmunzelt Weidenhammer. Ansonsten ist der gemütliche Sachse aber immer bereit, Auskünfte zu seinen Modellen zu geben.

Die aufwendigen Steuerungen seiner Dampflokomotiven feilt Weidenhammer im wahrsten Sinne des Wortes „aus dem

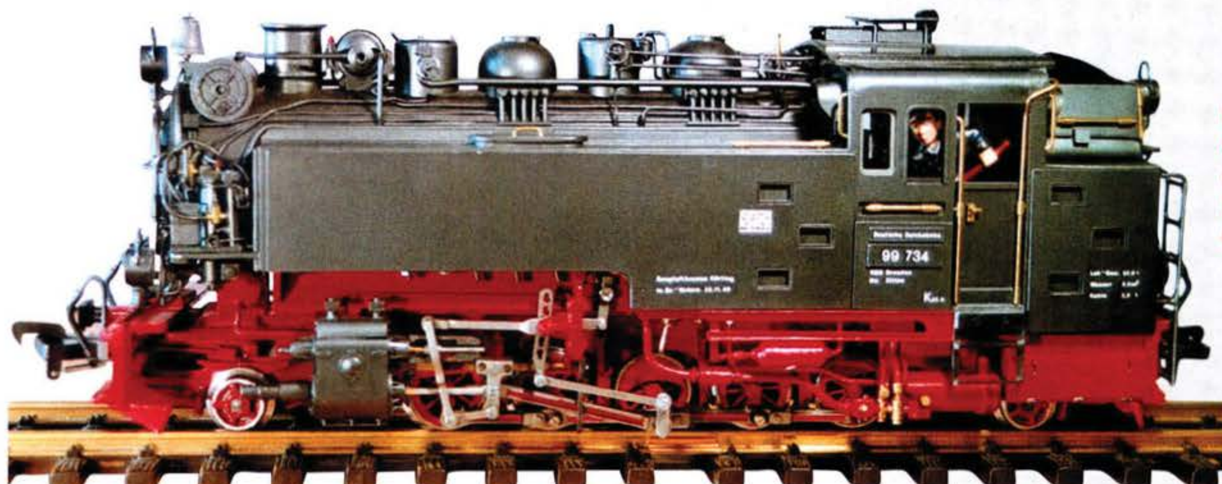
Der Schienenbus der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn (G.M.W.E): Im Original zweifarbig, aber Postgelb steht ihm auch.



Die Vorbilder dieser beiden Mallet-Maschinen wurden nach Gernrode umgesetzt und sind heute noch auf der Selketalbahn unterwegs.



Macht der Werkstatt eines Feinmechanikers alle Ehre: Das Modell der Mallet-Lok 99 5901 gibt den Zustand der DR-Zeit vor 1979 wieder.



Die 99734 ist das einzige Modell Weidenhammers mit drastischem Kompromiss: Die 750-mm-Spur entspricht nicht dem IIm-Modellgleis.

Ganzen". Sie entstehen aus handelsüblichen Messingprofilen. Grundlage ist dabei immer der stärkste Querschnitt, der Rest wird mit der Schlüsselfeile abgearbeitet. Gelegentlich sind auch mehrere Profile erst zu verkleben oder zu verlöten, denn nicht immer ist die passende Materialstärke aufzutreiben. „Das dauert eine Weile, ehe man das perfekt drauf hat", gibt Rolf Weidenhammer unumwunden zu, dass das Anfertigen der Steuerung alles andere als ein Kinderspiel ist.

Die E-Kuppler-Modelle entstanden bislang ohne Knickrahmen, einer der Kompromisse, die der Modellbauer aus Grünau schloss. Dafür verfügen die Radsätze über erhebliches Seitenspiel, und beim mittleren Treibradsatz drehte Weidenhammer getreu dem Vorbild den Spurkranz ab. Gleichwohl ist ein problemloses Befahren der R1-Weichen nicht möglich, muss der Leipziger Miniaturfahrzeugbauer, freilich wenig zerknirscht, einräumen. Doch, Hand aufs Herz: Verdienen solche Maschinen nicht ohnehin großzügige Gleisgeometrien mit Abzweigungen im R3-Bereich?

Die Lokgehäuse konstruiert und montiert Rolf Weidenhammer aus Polystyrolplatten. Mit Cut-Messer und Anschlagwinkel ritzt er das Material an, um es dann über einer Kante zu brechen. Diese Technik erklärt auch das

Feilen statt Fräsen: Stilles Handwerk freut Nachbarn

Fehlen einer Tischkreissäge in der Werkstatt. Verklebt werden die Teile mit dickflüssigem Sekundenkleber, was ein rasches Arbeiten ermöglicht. Die Stöße füllt der 48-Jährige vor dem Verschleifen mit Speedpulver. Die Fenster entstehen aus Acryl, die Fensterrahmen aus Kunststoffprofilen. Gehäuseöffnungen werden ausgebohrt und hernach ausgefeilt, weshalb Rolf Weidenhammer über ein ebenso gutes wie großes Feilensortiment verfügt. Ein weiterer Vorteil: Das Arbeiten mit einer Schlüsselfeile fällt in einer hellhörigen Neubauwohnung kaum unangenehm auf, „was man von Fräsmaschinen nicht gerade behaupten kann", lacht Weidenhammer.

Für Zurüstteile plündert der Leipziger regelmäßig seine Wühlkisten. So kommen Druckknöpfe, Kunststoffverpackungen, Unterlegscheiben, Schrauben und Nieten und sogar die Kapseln der Überraschungseier zu Modellbauehren. Rundmessing oder Messingrohr wird für die Leitungen verwandt. Aus Messingprofilen entstehen Griffstangen, Leitern und Tritte.

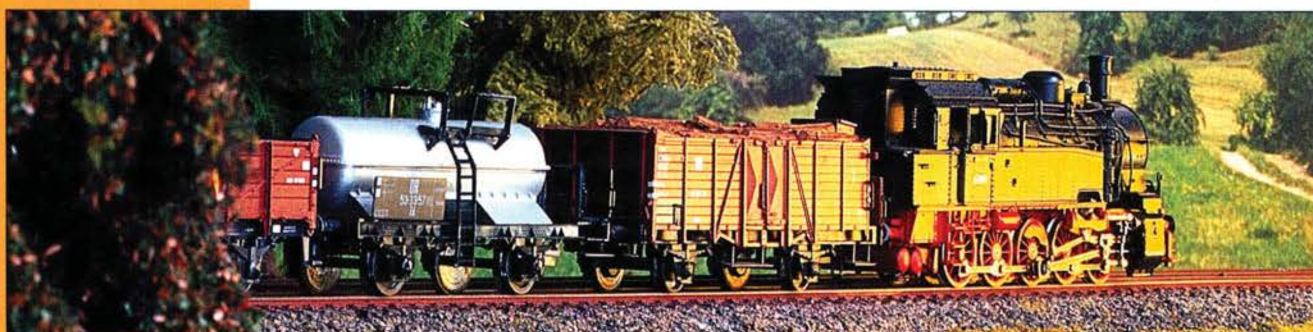
Kurios ist, dass Rolf Weidenhammer keine eigene Gartenbahnanlage besitzt. Um seine analogen Modelle bei Freunden auf deren digitalen Anlagen fahren lassen zu können, hat er seine Fahrzeuge mit Blei-Gel-Akkus ausgerüstet. Wer die herrlichen Modelle in natura sehen möchte, hat dazu übrigens auf dem Schkeuditzer Gartenbahntreffen vom 28. bis 30. Juni 2002 die Gelegenheit.

Rainer Schaefer

Fotos: R. Schaefer



Auch Personenzüge ohne Packwagen waren, wenn auch selten, auf der Rennsteig-Strecke zu Gast.



Bei vorbildgerechten Güterzügen sollte der Modellbahner darauf achten, dass die Anhängelast 140 t nicht übersteigt.



Normalerweise wurde den Personenzügen über den Rennsteig immer ein Packwagen (hier Pikos Daa) beigestellt.

KURZ ZUM ANSTIEG

Ein Auge muss man schon zudrücken, wenn Züge am Rennsteig aus der Großserie gebildet werden sollen.

Bei der Zusammenstellung von Zügen über den Rennsteig darf das Motto, „In der Kürze liegt die Würze", zur Anwendung kommen. Eine Lok mit einem zweiteiligen Doppelstock-Gliederzug und einem eingeschossigen Reisezugwagen erreichten bereits das maximale Zuggewicht.

Bei den möglichen Zugkompositionen lacht das Herz des Modellbahners. Er darf seine 94.5-17 noch in der frühen Epoche IV mit Donnerbüchsen auf die Reise schicken oder den Rennsteig-Hirsch vor den Doppelstock-Gliederzug hängen. Puristen werden allerdings bei den handelsüblichen Fleischmann-94 in H0 und N das Fehlen einer Nachbildung der beim Vorbild vorgeschriebenen Gegendruckbremse bemängeln und zum Umbau in der Werkstatt schreiten. Die Museumslok 94 1292 benötigt allerdings unter anderem einen zweiten Dom und geschweißte Wasserkästen. Als Basis eignet sich Fleischmanns 94 1810, deren Vorbild übrigens nachträglich eine Gegendruckbremse erhielt.

IN H0, TT UND N GIBT ES TRIEBFAHRZEUGE FÜR DIE STEILSTRECKE

Die in TT nicht lieferbare T 16.1 muss zwangsweise durch eine sechsachsige Diesellok der Baureihe 118.2-4 ersetzt werden, die sich dafür in feiner Ausführung im Tillig-Sortiment tummelt. Dort findet der TT-Freund auch alle wichtigen Personenwagen einschließlich des bereits erwähnten Doppelstock-Zuges. Auch den in Personen- wie Güterzügen eingestellten Gepäckwagen



Die alte Preußin bildet einen reizvollen Kontrast zum relativ modernen Doppelstock-Gliederzug in Epoche-IV-Ausführung.



Für Gützolds schwere 118 ist der einzelne Doppelstockwagen eine lächerliche, wenn auch vorbildliche Anhängelast.



Die 213 sollte im Modell durch eine umgezeichnete 212 dargestellt werden (im Bild durch eine 211 von Roco ersetzt).

Fotos: R. Albrecht

Daa (Pwgs 56) führen die Sebnitzer. H0-Bahner müssen da schon mehr Kataloge wälzen. Die 118.2-4 bietet Gützold in vorzüglicher Ausführung an, die in den Epochen II und III immer mal wieder am Rennsteig gesichteten 95 liefert Piko in diversen Ausführungen. Bei den Sonnebergern findet sich auch der bis in die frühen 90er-Jahre eingesetzte Doppelstock-Einzelwagen DBmu. Ein Doppelstock-Gliederzug, den Sachsenmodelle lange Jahre im Sortiment führte, sollte noch problemlos auf Börsen aufzutreiben sein. Auch die von Piko angebotenen Reko-Zwei- und -Dreiachser sah man auf den Strecken um den Rennsteig. Für die vierachsigen Reko-Wagen muss der Modellbahner in den Sachsenmodell-Katalog schauen.

In der Baugröße N befriedigt das Dampflokomotiv-Angebot mit den Baureihen 94 und 95. Dieselbetrieb kann man mit einer zur 213 umbeschrifteten 212 darstellen. Auf Börsen tauchen gelegentlich Doppelstock-Gliederzüge aus Piko- oder Minitrix-Produktion auf.

Bis Stützerbach, also in den Dunstkreis des Rennsteigs, kamen lange Jahre auch 78 und 65.10. Diese Tatsache hilft dem Modellbahner ungemein, sind doch beide Baureihen teilweise sogar für mehrere Epochen in allen drei Baugrößen lieferbar.

Jochen Frickel

H0

Typ	Hersteller	Epoche
LOKOMOTIVEN		
65.10	Gützold	III, IV
	Brawa auch N	III
78	Fleischmann	II, III
	Märklin	I
94.5-17	Fleischmann	II, III
95.0	Piko	II, III
118.2-4	Gützold	IV, V
PERSONENWAGEN		
Donnerbüchsen	Fleischmann	III
	Roco	IV
Reko-2-, 3-Achs.	Piko	III, IV
Reko-4-Achser	Sachsenmodelle	III, IV
Dosto-Gliederz.	(Sachsenmodelle)	III, IV
Dosto-Einzelw.	Piko	IV, V
Packw. Pwgs56	Piko	III, IV

TT

Typ	Hersteller	Epoche
LOKOMOTIVEN		
65.10	Gützold	IV
78	Tillig (nur DB)	III
118.2-4	Tillig	III, IV
PERSONENWAGEN		
Donnerbüchsen	Tillig	II, III, IV
Reko-2-, 3-Achs.	Tillig	III, IV
Reko-4-Achser	Tillig	III, IV
Dosto-Gliederz.	Tillig	III, IV
Packw. Pwgs56	Piko	III, IV

N

Typ	Hersteller	Epoche
LOKOMOTIVEN		
65.10	Brawa	V
78	Fleischmann	II, III
94.5-17	Fleischmann	II, III
95.0	Arnold	III
PERSONENWAGEN		
Donnerbüchsen	Fleischmann	II

„Und tschüssi“: Dieter Poll, zugewandert aus Sachsen-Anhalt, hat mit der Feldbahn die letzte Übergabe dieses Freitags ausgeführt.

„Beim Bau reime ich mir eine Geschichte zusammen“: Für Andreas Irmscher gehört gerade auch im Maßstab 1:43,5 mehr zu einer stimmigen Anlage als ein Betriebskonzept.

Börde-Grüße ans Erzgebirge

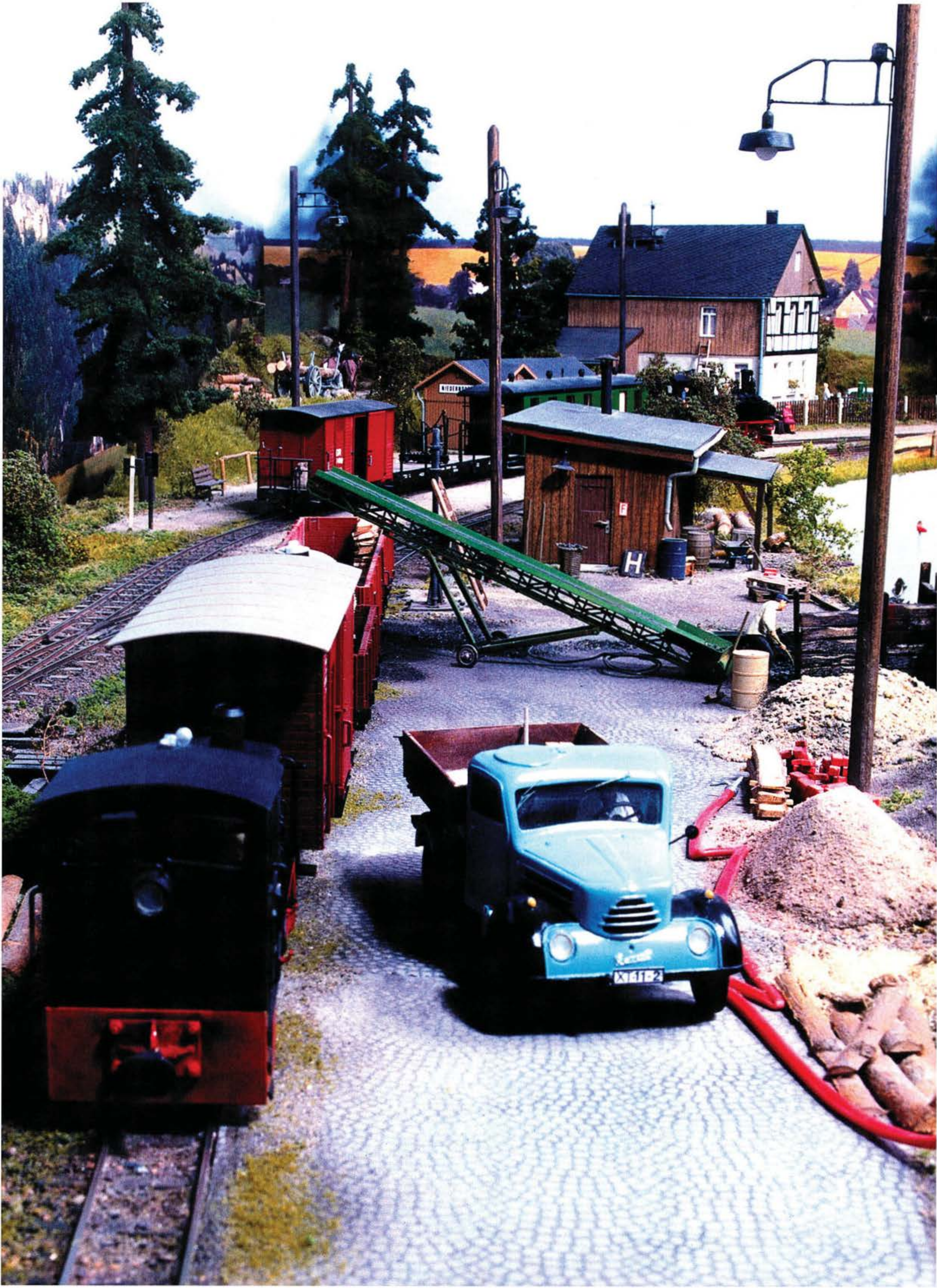
Schwung hat nicht nur die vordere Anlagenbegrenzung: Mit anscheinend leichter Hand in der Baugröße 0 in Szene gesetzt, erzählt Andreas Irmscher vom Alltag im Erzgebirge. Beileibe nicht von einem x-beliebigen, sondern von einem Freitag der Epoche III, „so um 17 Uhr, denn da“, präzisiert der begeisterte Spur-Nuller, „ist am meisten Betrieb.“

Die einen haben schon Feierabend, die anderen stehen kurz davor. Allgemein herrscht Aufbruchstimmung. Wer sein Tagwerk noch nicht vollbracht hat, sputet sich, zum Ende zu kommen. Auf der Schmalspurstrecke fahren bald die letzten Züge, um die Pendler nach Hause zu bringen. Die Stückgutverladung schließt ihre Pforten. Bei der Feldbahn ist die letzte Übergabe an die Sekundärbahn ausgeführt. Werner Wernesgrün legt noch eben ein paar Bretter auf die Seite, die er zum Ausbessern seiner Laube braucht. Und Paule Wunderfeld schaufelt in Rekordzeit Kohlen.

Kurzum, das ist der Stoff, aus dem sich die Geschichten, die erst einer Modellbahnanlage Le- →



Freitag, 17 Uhr: Paule Wunderfeld hat sich mit seinem Tagwerk verschätzt. Nun beeilt er sich, um den letzten Waggon noch zu füllen.


H
F
X 11-2

Herausforderung an die Kreativität: Eigenbau macht Spaß und entlastet Geldbeutel

ben einhauchen, mit ein wenig Phantasie fast wie von selbst entwickeln. „Eine Geschichte gehört immer dazu, um auch die Szenen zusammenpassen zu lassen", sieht Andreas Irmscher das Ensemble durchaus ganzheitlich. Um so atmosphärisch dichter fällt die Wirkung auf Betrachter aus, die sich unversehens von den Erzählstrukturen zu eigenen Deutungen veranlasst sehen.

Irmschers sehenswerte Segmentanlage ist eben keine Konfektion, sondern Maßanfertigung. Keinesfalls nur, aber auch wegen des Maßstabs, der seine Anhängerschaft geradezu herausfordert, Kreativität zu entwickeln. Abgesehen von Figuren, die beispielsweise Preiser oder Phönix doch in erstaunlicher Vielfalt und beachtlicher Qualität anbieten, sind Großserienmodelle im Maßstab 1:43,5, noch dazu passend zur Reichsbahn-Ära bis etwa 1970, eher Mangelware. Und Klein- und Kleinstauflagen haben halt ihren Preis. Sicher, Massenware sind solche Erzeugnisse vorzuziehen, aber selbst eine kleinere Anlage derart auszustatten, kann existentielle Löcher in einen aufgestellten Haushaltsplan reißen.

„Nicht zu vergessen den Spaß beim Selberbauen", wirft Andreas Irmscher ein weiteres Argument ein, warum Eigenbau Konjunktur hat. Und dass der gelernte Dreher das notwendige handwerkliche Geschick besitzt, davon lasse ich mich anhand der überaus authentisch wirkenden Gebäude- und Fahrzeug-Eigenbauten gerne überzeugen. Nur wenige der Miniaturen beruhen auf



Feierabend: Nach getaner Arbeit ist ein Pläuschchen mit der Hüterin des Hauses sicher keine schlechte Idee. Vielleicht kommt man ja so dem Fräulein Tochter näher.

„Nu, aber hurtig", denkt der Meister am Regler, Wilhelm Thum. Die Endstation ist nicht mehr weit. Ist erst die Lok abgerüstet, geht's heim zu Muttern zum Abendbrot.

Industriefabrikaten oder Bausätzen, die dann allerdings auch noch eine Überarbeitung oder Umbauten über sich ergehen lassen mussten.

„Sieht man vom Barkas oder Trabi ab, ist es sehr schwer, DDR-Autos in 0 zu bekommen", flicht Irmscher ein. Der 48-Jährige ist da immer auf dem Sprung und wird gelegentlich auch außerhalb der Modellbahnszene fündig. Der Framo an der Holzverladung ist dafür ein Beispiel. Den Kleinlaster gab's als 1:45-Modell bei der Wernesgrüner-Brauerei. „Ich habe ihn umgebaut und umlackiert", erzählt der im traditionsreichen westfälischen Soest Ansässige.

Apropos Soest und DDR: Nun sagt man den Bördewestfalen nach Überwindung des Haarstrangs ja durchaus eine gewisse Begeisterung für die Berge des Sauer- und Hochsauerlands nach, aber fürs Erzgebirge? Und Vorbilder für Schmalspurbahnmotivanlagen gab und gibt's zum Teil sogar noch doch praktisch vor der Haustür!

Andreas Irmscher, glücklich verheiratet und zweifacher Vater, lächelt. Das habe so seine eigene Bewandtnis mit der ganz persönlichen Liebe zum Erzgebirge, verrät er mir. Die Wiege des Wahl-Soesters, der sich in der vieltürmigen Hansestadt rundum wohlfühlt und bei Alcoa, einem ortsansässigen Betrieb der Aluminium verarbeitenden Industrie, in der Formvorbereitung tätig ist, stand nämlich in Chemnitz.

Als Sohn eines Bergmanns arbeitete Irmscher 15 Jahre bei der Wismut untertage: „Es waren die schönsten Jahre meines Berufslebens!"

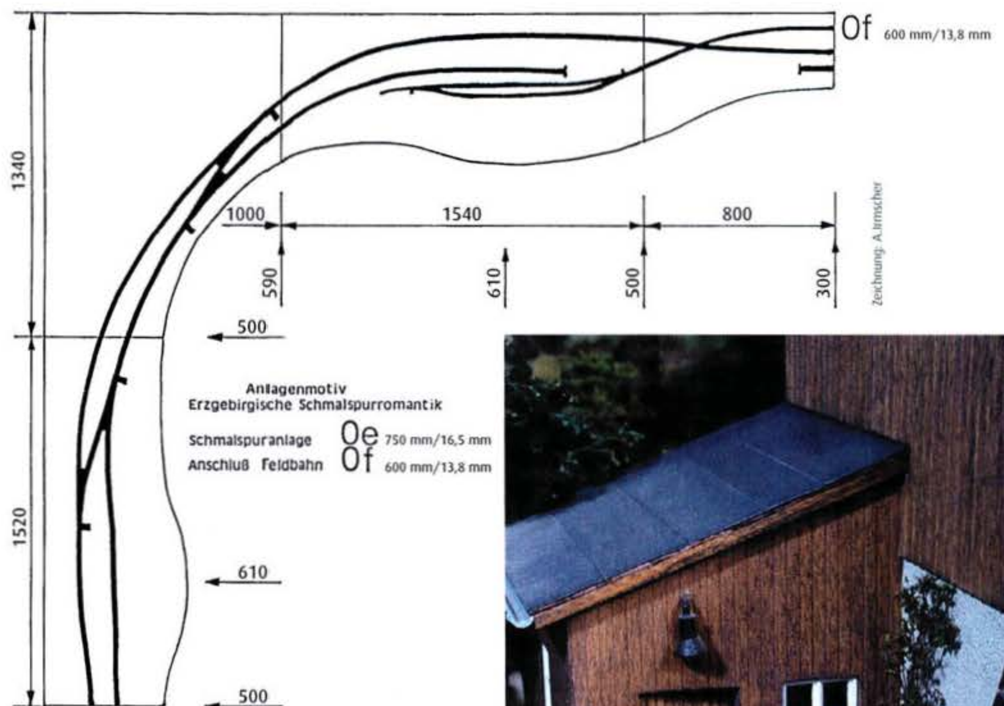
Ungeachtet der Strahlenbelastung?

„Trotzdem", meint der ehemalige Kumpel voll Überzeugung, gerät fast ins Schwärmen ob der Kameradschaft unter den Bergleuten, die, einer Bruderschaft nicht unähnlich, jahrhundertealte Tradition hat. Der Bergbau, sicher auch „ein interessantes Modellbahnthema", meint Irmscher, der nach mehreren Ausreiseanträgen und den damit verbundenen Repressalien noch vor der Wende in die alte Bundesrepublik übersiedelte.

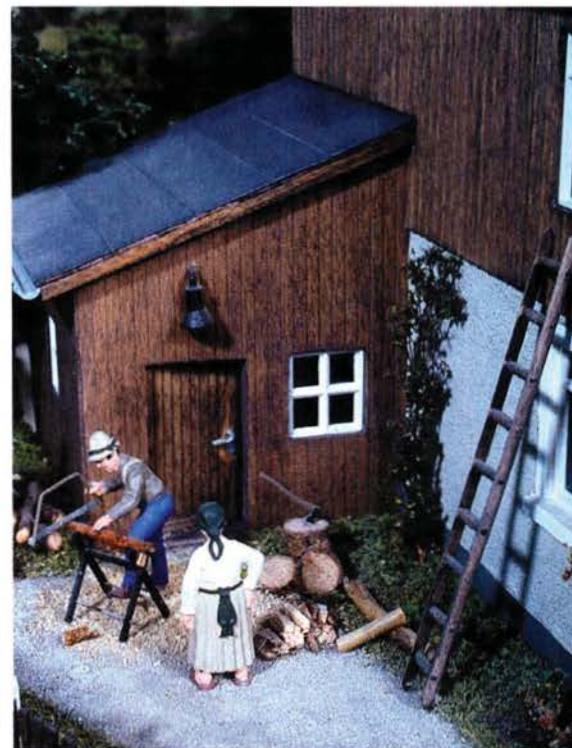
„Ein Schritt, den ich nie bereut habe", versichert er. Gleichwohl besucht der naturalisierte Westfale gern die alte Heimat und die Wahl des Anlagenthemas ist alles andere als eine Abrechnung mit der Vergangenheit. Die eingleisige Schmalspurstrecke in der →



Den gedrechselten Kerzenständer, das Wahrzeichen des Dorfes, im Blick, bremst Kurt-Georg Rietig: Es bimmelt!



Der Bahnhof Niederndorf auf dem linken Anlagenschenkel ist mit Umfahrgleis ausgestattet, auf dem rechten dominert die Feldbahn mit Übergabegruppe.



Viel Holz vor der Hütte macht nicht nur den Winter sorgenfrei. Ob in diesem Zusammenhang die Leiter unterm Fenster steht? Ein Schelm, der da Böses denkt.



Auf rundum stimmige Details legt Andreas Irmscher wert: Die Weichen sind Eigenbau, derweil die Weichenböcke aus Weinerts Sortiment stammen.



Während Radfahrer Guido Koller auf den nahenden Zug wartet, bleibt Zeit, die Hinweistafeln zu studieren. Das Andreaskreuz hat vorbildlich umgebogene Kanten.

Die Viere K aus der Lokschmiede von Henke passiert den vor einer alten Ulme überschatteten Bahnübergang in gemächlichem Tempo mit dem Abendzug

Kein konkretes Gesamtvorbild, aber typisches Ensemble mit liebenswertem Flair

Spurweite 0e mit kreuzender Feldbahn auf 0f-Gleis ist samt Umfeld in der höchst liebevollen Gestaltung eine Hommage an das Erzgebirge und eine Zeit, die nicht wiederkommt.

Ein konkretes Vorbild hat Irmschers bislang vierteilige Segmentanlage in L-Form nicht. „Diesen Anspruch hatte ich nicht", bestätigt der Schmalspur-Fan. Vielmehr ging es ihm darum, typische Erzgebirgsmotive zu verarbeiten und damit das Flair einer ganzen Region wie auch der sächsischen Schmalspurbahnen schlechthin einzufangen. Was dem Mann der leisen Töne trefflich gelungen ist, einschließlich eines eher liebenswerten, denn zu geißelnden, gleichwohl ein wenig verklärenden Hauchs von Romantik.

So kommt einem das Stationsgebäude „Niederndorf" gleich irgendwie bekannt vor. Dieser langgestreckte, eingeschossige und mit Brettern verschalte Traufenbau, akzentuiert durch ein eingebundenes Querhaus, stand einst in hier und da leicht abgewandelter Form an vielen sächsischen Schmalspurstrecken, ist dort selbst heute noch zu entdecken. Und auch das zweistöckige Wohnhaus mit Satteldach neben dem Bahnübergang, im Untergeschoss verputzt, Fachwerk im oberen Stock, Giebelfeld und Obergeschosswetterseite holzverschalt, ist mir schon im Erzgebirge begegnet.

Selbstredend, dass diese wie auch die anderen Hochbauten komplett im Eigenbau entstanden und durchaus individuelle Vorbilder haben. Wo Originalpläne nicht aufzu-



So, noch schnell die Bretter für den Eigenbedarf auf die Seite gelegt und dann geht's ab nach Hause: Werner Wernesgrün freut sich auf seinen Schrebergarten.

Fotos: M.Tiedtke

treiben waren, ging Andreas Irmscher „mit Fotoapparat und Messlatte" vor Ort auf die Pirsch, um die Proportionen festzuhalten.

Der Rohbau der Wohnhausnachbildung entstand aus Sperrholz. Fast wie beim Vorbild verputzte Modellbaumeister Irmscher mit einer Mischung aus „feinem Sand, Zement und ein wenig Leim". Auch das Fachwerk fertigte der Soester geradezu vorbildlich: Das tragende Holzwerk besteht aus Vierkantleisten, „die Gefache habe ich mit Gips aufgefüllt." Fürs Dachdecken machte sich der 48-Jährige an die mühevolle Aufgabe, aus anthrazitfarbenem Schleifpapier mit 400er-Körnung mehr als 700 Schieferplättchen herzustellen, die er Schindel für Schindel, Lage für Lage, versetzt und überlappend, von der Traufe bis zum First anbrachte, „genau so, wie das im Erzgebirge üblich ist."

Bei so viel Eifer überrascht es nicht, dass bis auf die Viere K, einen Dampflokbausatz von Henke, und die aus England stammenden Feldbahnlorenbausätze, selbst die Schienenfahrzeuge inklusive des Feldbahndiesels Eigenbauten, zumeist auf Magic-Train-Fahrwerken, sind. Das gilt auch für die 13,8 Millimeter breiten Gleise der im Vorbild 600-Millimeter-Feldbahn: Auf Schwellen aus Kiefernleistchen nagelte Irmscher 1,8 Millimeter hohe TT-Schienenprofile. Die 0e-Weichen mit Ausnahme der Weichenböcke aus dem Weinert-Sortiment entstanden inklusive der Herzstücke und Zungen ebenfalls in der eigenen Bastelwerkstatt, während sich Irmscher bei den 0e-Gleisen Flexmaterials von Henke bediente.

Nachbarschaftshilfe schlug sich in den naturalistischen Büschen und Bäumen nieder: Die aus gedrillter und abgelöteter Kupferlitze bestehenden und mit verschiedenen Naturmaterialien beflockten Hochgewächse fertigte Werner Meyer, ein unseren Lesern nicht unbekannter Modellbauer.

Noch betreibt Andreas Irmscher seine Anlage analog mit Walkaround-Fahrregler, „doch die Digitalisierung kommt bald." Und die nächsten Segmente sind auch schon geplant, darunter „die Brücke in Oberwiesenthal", verrät der Spur-Nuller. Der Familienrat hat nichts dagegen! *Karlheinz Haucke*

Anlagen-Steckbrief

Vierteilige 0e- und 0f-Segmentanlage in L-Form, Rahmenbauweise
Maße: 2,86 x 0,5-0,6 m; 2,34 x 0,3-0,6 m
Erbauer: Andreas Irmscher
System: Zweileiter-Gleichstrom
Epoche: III
Gleislänge: Etwa 14 m
Gleismaterial: Henke-Flexgleis (0e), Eigenbau-Weichen, Eigenbau-0f-Gleis
Rollendes Material: Henke, Fleischmann (Magic Train), Eigenbau
Betrieb: Analog
Bauzeit: Bislang 4 Jahre
Anlagenthema: Eingleisige Schmalspurstrecke mit kreuzender Feldbahn
Vorbild: Schmalspur-Motive aus dem Erzgebirge


Foto: Haucke

Musste in Dortmund zahlreichen Interessierten Rede und Antwort stehen: Andreas Irmscher.

MODELLBAHN AKTUELL

LUXUSKLASSE

Schönheit von Lemaco

● Die Edelschmiede Lemaco aus Ecublens zwischen Neuenburger und Genfer See hat ein wahres Sahneschnittchen für die Spur-0-Bahner aufgelegt: Die französische Baureihe BB 12000, auch „französisches Krokodil" genannt, wird als exklusives Modell im Maßstab 1:43,5 in geringer Stückzahl (insgesamt 80 Maschinen) in sechs verschiedenen Ausführungen angeboten, darunter auch die Luxemburger Variante BB 3600. Die eigenwilligen Fahrzeuge waren Pioniere der 50-Hertz-Elektrifizierung des nordöstlichen Frankreichs und wurden im Personen- und Güterverkehr eingesetzt. Inzwischen sind sie beinahe von den Schienen verschwunden, erhalten jedoch als Modelle von Lemaco und demnächst auch als H0-Modell von Märklin ihre gebührenden Denkmäler.



Foto: Lemaco

Genau wie ihre Baugröße wird sie wohl für die meisten ein Traum bleiben. Dennoch ist die 12019 der SNCF in Spur 0 von Lemaco ein Augenschmankerl.

◆◆◆◆ *Im Rückspiegel entdeckt* ◆◆◆◆

VOR 27 JAHREN: Neue Kupplungen für TT

● Vor allem die H0- und N-Bahner wundern sich immer wieder über die TT-Freunde, wie sie es mit diesen Kupplungen nur aushalten können. Sind sie denn alle unverbesserliche Traditionalisten? Nicht, dass in den anderen Spuren irgendwo das Gelbe vom Ei zu finden wäre. Dort hat auch beinahe jede Kupplung ihren eigenen Haken und zu allem Überfluss jeder der H0-Marktriesen auch noch ein eigenes System, meist nicht zum Konkurrenten kompatibel. Ein inzwischen standardisierter Normschacht ermöglicht zumindest den Wechsel nach Gusto und erleichterte den verschreckten Kunden die mehrfach zugemuteten Systemeinführungen und -wechsel der letzten Jahrzehnte. Die europäischen N-Bahner hingegen fahren seit 40 Jahren mit einer bewährten, kaum veränderten Kupplung und dürfen sich beinahe als lachende Dritte fühlen. Aber trotz aller Nachteile der einzelnen H0-Zugverbinder, sie sind in der Regel nicht ganz so klobig, wie die TT-Standardversion. Moderne TT-Fahrzeuge haben inzwischen zwar Kurzkupplungskulisse und einen Tauschschacht, aber so richtig kurzgekuppelt wirken die Züge immer noch nicht. Der Anachronismus benötigt einfach zu viel Raum. Unterhält man sich mit Lokführern der Spur der Mitte, dann akzeptieren sie das Gehänge zwischen den Wagen in fatalistischer Manier oder sie fangen an, zu basteln und umzurüsten. Manfred Neumann aus Dresden schlug 1975 im MODELLEISENBAHNER eine umgebaute N-Kupplung als TT-Alternative vor. Die N-Kupplung schien ihm nicht nur wegen ihres einfachen Prinzips und ihrer Zierlichkeit ratsam, er versprach sich auch eine bedeutend höhere Betriebssicherheit, für die der TT-Standard nicht unbedingt berühmt ist. Zunächst müsse in die Kupplungsaufnahme der N-Kupplung ein schmaler Schlitz gesägt werden, der in der Kupplungsebene liegt. Dafür eignet sich eine Laubsäge mit Metallsägeblatt. Der Bastler müsse lediglich darauf achten, langsam zu arbeiten, damit die beim Sägen entstehende Reibungshitze nicht die Plastikkupplung schmelzen lässt. In diesen Schlitz wird eine Feder eingeklebt, die aus einem Bronzeblech oder einer entbehrlichen Uhrfeder nach der vorgegebenen Skizze geschnitten werden müsse. Das Blech solle eine Stärke von etwa 0,1 Millimetern haben. Neumann klebte das Federblech anschließend mit „Duosan" oder „Chemikal" in den eingesägten Schlitz. Sekundenkleber dürfte heutzutage das Mittel der Wahl sein. Wer eine Uhrfeder benutzt, müsse allerdings darauf achten, dass diese unter Umständen aus ihrem früheren Leben noch gebogen sein kann. Man solle in diesem Fall darauf achten, dass die Kupplung tendentiell etwas nach oben zeigt. Nach dem Aushärten könne man die neue Kupplung einsetzen, durch deren Einbau der Pufferabstand auf 4 Millimeter verkürzt würde und „ein besserer optischer Eindruck der Fahrzeuge im Zugverband entsteht." Außerdem zeichne sich die neue Kupplung vor allem dadurch aus, dass „die Wagen selbst mangelhafteste Gleislagen anstandslos durchlaufen und dabei nicht entkuppeln."

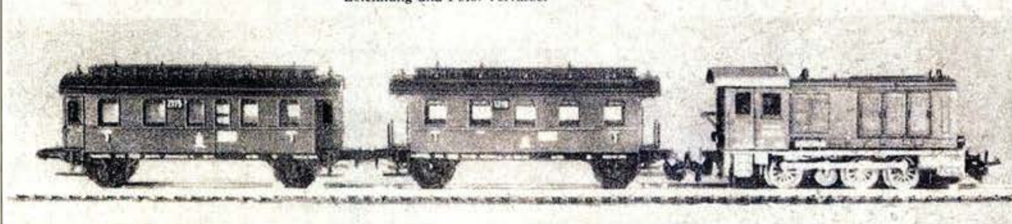


Bild 2 · Ein mit normaler TT- und mit N-Kupplung ausgerüsteter Zug. Deutlich ist das bessere Aussehen nach dem Umbau zu erkennen.
Zeichnung und Foto: Verfasser

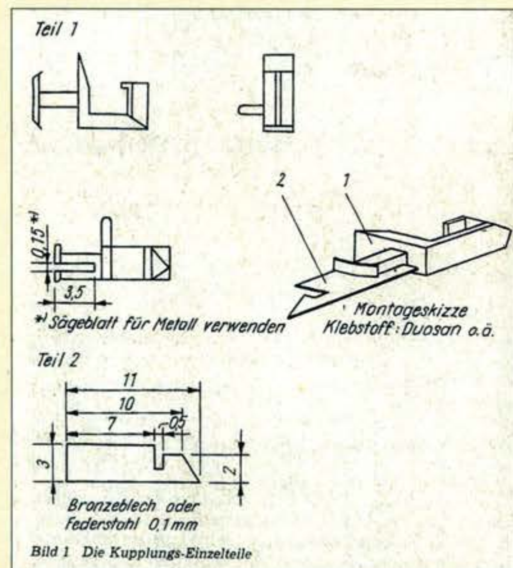


Bild 1 Die Kupplungs-Einzelteile

MESSE-Kalender

22. - 25. August 2002:
National Model & Hobby Show
Chicago, USA.

25. - 29. September 2002:
Suisse Toy, Bern.

11. - 13 Oktober 2002:
Modell & Hobby Leipzig.

7. - 10. November
20. Internationale Modellbahnausstellung Köln

21. - 24 November 2002:
Modellbau Süd, Stuttgart.

22. - 24 November 2002:
Euro Modell Bremen 2002,
Messe-Centrum Bremen.

SCHWEIZ

Neuer Club

● In der französischsprachigen Schweiz hat sich in Prilly unweit von Lausanne ein neuer Modellbahn-Club gegründet: Die Besonderheit der Welsch-Schweizer ist ihre Vorliebe für beinahe alle Spurweiten. Man plant in den Spurweiten G, I, 0e, H0, H0m, H0e und Z! Interessenten können sich unter folgender Adresse informieren: CTM Rail Club Prilly, M. Jacky Rossat, 83 av. du Château, CH-1008 Prilly, Tel.: ++41/79/4265010, E-Mail: Jafran@freesurf.ch

GÜTZOLD

Sachsens Stolz

● Mit dem Redaktionsschluss ist sie dann noch eingetroffen: 19001, besser bekannt als Sachsenstolz. 1918 zum Ende der Länderbahnzeit erblickten die eindrucksvollen Vierzylinder-Verbundmaschinen, die Hartmann in Chemnitz baute, das Licht Sachsens. Bis zum Jahr 1923 entstanden insgesamt 23 Maschinen, die bis Anfang der 60er-Jahre im Einsatz waren. Gützold hat sich an das lange erwartete Modell gewagt und die 19001 im Anstrich der 50-er bei der Deutschen Reichsbahn auf das H0-Gleis gesetzt. Besonders auffällig ist die Vielzahl freistehender, teilweise sehr filigraner Spritzlinge. Der ausführliche Test des Sachsenstolzes erscheint in der August-Ausgabe des MODELLEISENBAHNER.



Bei der Detaillierung und den freistehenden Teilen setzt Gützold mit seinem Sachsenstolz Maßstäbe für Großserienmodelle.

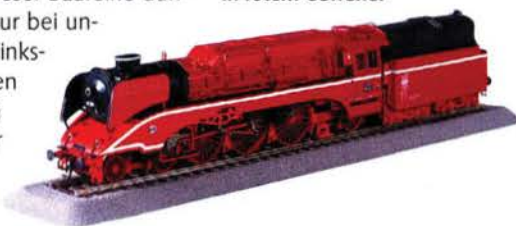
ROCO

Alles neu macht der Mai

● Der Mai war ein wichtiger Neuheitenmonat für Roco. Am selben Tag kamen drei langerwartete Fahrzeuge der Salzburger in einem großen Paket in die Redaktion. Natürlich waren alle neugierig, wie wohl die 18201 im Modell aussehen würde (siehe auch Bahnwelt aktuell Seite vier). Die Meinungen waren geteilt: Von den Traditionalisten, die sich schon wieder auf die grüne Lackierung freuen, bis zu dem, der rot im Grunde nicht schlecht fand, aber sich an den zwei unterschiedlichen Farbtönen von Kessel und Fahrwerk störte: „Das beißt sich." In der nächsten Schachtel war der Diesel-ICE verborgen (siehe Test auf Seite 82). Ein bisschen schmucklos und eher zweckmäßig verpackt kommt der 300 Euro teure Vierteiler daher. Große Aufmerksamkeit erregte der Exot unter den drei Neuheiten: Die CC 68000 der französischen SNCF. Die eigentümliche A1A-Diesellok mit dem deutlich kleineren Rad auf der mittleren Drehgestellachse und dem sehr auffälligen asymmetrischen seitlichen Lüfterband macht einen hervorragenden ersten Eindruck. Mit viel Liebe zum Detail machten sich die Roco-Konstrukteure ans Werk. Bei ersten Proberunden deutete sie schon ein vielversprechendes Fahrverhalten an. Von den 105 Tonnen schweren Maschinen wurden zwischen 1963 und 1968 von der SNCF insgesamt 85 Stück beschafft, die heute dem Güterverkehr (Fret) zugeteilt sind, früher aber auch vor Personenzügen zum Einsatz kamen. Die nur mehr etwa 70 verbliebenen dieselelektrischen Sechsachser sind heute auf die Depots Tours und Chalindrey verteilt und werden wohl in absehbarer Zeit aus dem Dienst scheiden (voraussichtlich 2005). Mit einer Leistung von 1660 kW erreichen die Lokomotiven immerhin eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Ein maßstäbliches Modell dieser Baureihe dürfte nicht nur bei unseren linksrheinischen Nachbarn Liebhaber finden.



Ein echter Volltreffer ist die elegante sechsachsige 68007 in H0.



Etwas gewöhnungsbedürftig ist Rocos 18201 in rotem Gewand.

Impressum

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel,
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg

ANZEIGEN
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Klaus Habermann, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422




Foto: R.Albrecht

Holzwurms Herausforderung

Der Fides-Holzbausatz des Bahnhofs Reuen sorgt für langen Bastelspaß. Rainer Albrecht hat hilfreiche Ratschläge parat.

Foto: Geßner

Innovative Offensive

Die deutsche Connex, Tochter des französischen Vivendi-Konzerns, füllt mittlerweile die Lücken, die die DB AG hinterläßt. Mit etlichen Firmen und zahlreichen Beteiligungen ist das rührige Unternehmen auf Expansionskurs.

Außerdem

Sachsenstolz
Bernd Gützold hat's geschafft: Nach zweijähriger Entwicklung stellt sich die 19 unserem Testprogramm.

Gotthard-Sechsachser
50 Jahre am Berg: Die Ae 6/6 mit der auffälligen Stirn sind unermüdlich bei den SBB im Einsatz.

Unter Strom
Weiter geht's in der Spur der Mitte mit Unterschmiedas Elektrifizierung.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das August-Heft erscheint
am 17. Juli
bei Ihrem Zeitschriften-Händler –
immer an einem Mittwoch

Foto: J.Hojt

Von der Ruhr ins 1000-Berge-Land

Stadt, Land und Leute: Von der Großstadt an der Ruhr bis zur Quelle unterm Ruhrkopf reicht der Bogen, den in H0 die Eisenbahnfreunde aus Siedinghausen schlagen.


Foto: Haucke

Mit Herz und Hand

25 Jahre Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen: Sein Erfolg ist zugleich auch der der Menschen des Reviers.


Foto: Langfeld

Museums-Insel

Urige Dampfloks, 100 Jahre alte Triebwagen und eine Pferdetram: Die Isle of Man bietet historische Kuriositäten, die sogar nach Fahrplan verkehren.

SIE SIND NICHT NUR REIN

und komfortabel, **die IC-Wagen** der Deutschen Bahn im ICE-Design,

SONDERN GRAUER ALS WEISS



– fast schon hellschwarz. Ein Scherz? – Nicht unbedingt, denn im Druckgewerbe wird die „Farbe" Grau meist mit Hilfe von Schwarz dargestellt – egal, ob es sich um Mausgrau, Taubengrau, Bleigrau, Anthrazitgrau, Aschgrau oder um ein ganz frisches Staubgrau handelt. Im Vierfarbdruck gibt es kein Grau, es kann etwas nur grau erscheinen – eine optische Täuschung also!

Wie der etwas schelmische Titel verrät, soll die neue Lackierung die Hochwertigkeit der Fernverkehrswagen präsentieren. So werden alle für diesen Bereich eingesetzten Waggons und Steuerwagen ein einheitliches Außendesign in Lichtgrau mit einem durchgehenden roten Strich erhalten. Viele Wagen werden auch technisch aufgerüstet und erhalten so mehr Komfort.

Ein absoluter Hit der IC-/EC-Züge sind die Steuerwagen. In diesen ist der Arbeitsplatz des Lokführers nur durch eine Glastür von dem Fahrgastraum getrennt. Hautnah kann der Reisende hier miterleben, wie der Zug dahinprescht; bei 200 km/h wird sich da ein gewisses Kribbeln einstellen.

Kribbelig wird es auch für den Modellbahner, denn diese fast weißen Züge sehen schon imposant aus und sind ein Blickfang auf jeder Anlage. Roco bringt die Wagen im Längenmaßstab 1:100 und als EXCLUSIVE-Modelle in exakt 1:87 nun auf den Markt:

Im einzelnen können Sie erhalten:

Art.-Nr. 44934, 2.-Kl.-IC-Steuerwagen, 1:100;
Art.-Nr. 45175, 1.-Kl.-IC-Großraumwagen, 1:100;
Art.-Nr. 45176, 1.-Kl.-IC-Abteilwagen, 1:100;
Art.-Nr. 45177, IC-Speisewagen, 1:100;
Art.-Nr. 45178, 2.-Kl.-IC-Großraumwagen, 1:100

Art.-Nr. 45264, 2.-Kl.-IC-Steuerwagen, 1:87;
Art.-Nr. 45225, 1.-Kl.-IC-Abteilwagen, 1:87;
Art.-Nr. 45226, 1.-Kl.IC-Großraumwagen, 1:87;
Art.-Nr. 45231, 2.Kl.-IC-Großraumwagen, 1:87.

Für alle Wagen gilt: Deutsche Bahn, Epoche V.

Bei Ihrem Fachhändler! (Der Fachhändler tauscht auch kostenlos Gleich- gegen Wechselstromradsätze!) Lieferbar ab Ende Juni /Anfang Juli 2002.



Dekofoto: Kurzkupplungskopf optional 45177 45178* 44934

e-mail: roco@roco.co.at **Internet: www.roco.co.at**

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN
GmbH
CH-9445 Rebstein
Balgacherstrasse 14

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

